

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta tělesné výchovy a sportu

## **Historie cyklistiky v pardubickém okrese do r. 1970**

History of cycling in the Pardubice district till 1970

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

PaedDr. Jiří Šafránek

Zpracoval:

Jan Kepl

srpen 2006

## **Abstrakt**

### **Název práce:**

Historie cyklistiky v Pardubickém okrese do roku 1970

History of cycling in the Pardubice district till 1970

### **Cíl práce:**

Podat ucelený a přehledný historický popis vzniku a vývoje cyklistiky od ranných prvopočátků až do konce sedmdesátých let 20. století. Zdokumentovat největší úspěchy pardubických cyklistů.

### **Metody práce:**

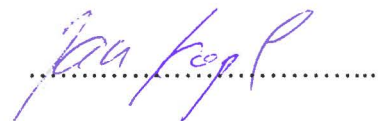
Jedná se o práci historického charakteru, která je založena na metodě analýzy textů a dokumentů spolu s metodou strukturovaného rozhovoru.

### **Klíčová slova:**

cyklistika, jízdní kolo, velocipéd, Pardubice, dráha

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, pouze s užitím uvedené literatury.

Kepl Jan



Děkuji vedoucímu práce PaedDr. Jiřímu Šafránkovi za odborné vedení a připomínky při zpracování této diplomové práce. Zároveň děkuji svým rodičům a přátelům za trpělivost, morální a technickou podporu.



Svoluji k zapůjčení své diplomové práce ke studijním účelům.

Prosím, aby byla vedena přesná evidence vypůjčovatелů, kteří musejí pramen převzaté literatury řádně citovat.

---

Jméno a příjmení:    Číslo obč. průkazu:    Datum vypůjčení:    Poznámka:

---

## **OBSAH**

### **ABSTRAKT**

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>2. PŘEHLED LITERATURY.....</b>	<b>10</b>
<b>3. CÍLE A ÚKOLY DIPLOMOVÉ PRÁCE.....</b>	<b>11</b>
<b>4. METODOLOGIE DIPLOMOVÉ PRÁCE.....</b>	<b>11</b>
<b>5. VYMEZENÍ A CHARAKTARISTIKA REGIONU</b>	
<b>    PARDUBICE.....</b>	<b>12</b>
5.1 OKRES PARDUBICE.....	12
5.2 PARDUBICE NA PŘELOMU 18. A 19. STOLETÍ.....	13
<b>6. HISTORIE CYKLISTIKY.....</b>	<b>16</b>
6.1 VZNIK A VÝVOJ JÍZDNIHO KOLA.....	16
6.2 POČÁTEK CYKLISTIKY V ČESKÝCH ZEMÍCH.....	19
<b>7. HISTORIE CYKLISTIKY V PARDUBICKÉM OKRESE.....</b>	<b>21</b>
7.1 CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH NA PŘELOMU	
18. a 19. STOLETÍ.....	21
7.2 CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1918 DO R. 1931.....	31
7.3 CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1931 DO R. 1945.....	38
7.4 CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1945 DO KONCE	
70. LET 20. STOLETÍ.....	47

7.5 HISTORIE CYKLISTIKY V HOLICÍCH.....	59
<b>8. VÝSLEDKOVÁ ČÁST.....</b>	<b>62</b>
8.1 MISTROVSTVÍ ČSR V RYCHLOSTNÍ CYKLISTICE.....	62
8.2 VÝZNAMNÉ ZÁVODY .....	64
8.3 REKORDY ZAJETÉ PARDUBICKÝMI ZÁVODNÍKY A REKORDY ZAJETÉ NA PARDUBICKÉ DRÁZE .....	64
<b>9. ZÁVĚR .....</b>	<b>67</b>
<b>10. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>68</b>
<b>11. PŘÍLOHY .....</b>	<b>69</b>
11.1 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ .....	70
11.2 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	71

## 2. PŘEHLED LITERATURY

Při studiu literatury a pramenů jsem využil prací, které s tématem úzce souvisí, i prací, které se tématu dotýkají v širších souvislostech.

V úvodních, obecnějších kapitolách o vzniku a historii cyklistiky v Evropě a v Čechách jsou využity především domácí ale i zahraniční cyklistické encyklopedie. Především jsem čerpal z díla BAKALÁŘ, R., CIHLÁŘ, J., ČERNÝ, J., *Zlatá kniha cyklistiky*, Praha : Olympia, 1984 a dále pak RITCHIE, A., *King of the road – an illustrated history of cycling*, London : Ten Speed Press, 1975.

K přiblížení a popsání vývoje sportu, tělovýchovy a především cyklistiky v Pardubickém okrese jsou použity převážně archivní materiály. Většina z archivních materiálů pochází ze Státního archivu Pardubice. Dalším zdrojem mi pak byly výroční sportovní publikace, encyklopedie a dochované oddílové ročenky. Nepostradatelným zdrojem informací byly rovněž jednotlivé ročníky pardubického novinového periodika *Východ a Východočeský republikán*.

Při zpracování historických událostí z oblasti cyklistiky s použitím metod analýzy dokumentů a rozhovoru pomocí návodu pro mne představovaly nejvýznamnější zdroj informací paměti, sdělení či spisy různých osobností cyklistického sportu v Pardubicích.

Veškeré prameny jsem potom podrobil důsledné kritice. Jedná se o hodnotící proces, který má dvě etapy. První udává podobu materiálu, zda je daný artefakt nebo dokument opravdu pramenem důkazů. A druhá zahrnuje vnitřní kritiku. Toto zkoumání se zabývá povahou pramene, zda je určený artefakt či dokument věrohodný. Věrohodnost zdroje jsem hodnotil podle několika kritérií. U odborných knih o historii nebo oficiálních výsledků je věrohodnost zajištěna a autoři používají informace, které jsou již ověřeny. Při ústním svědectví bylo důležité ověřit dané informace z několika zdrojů.

### 3. CÍLE A ÚKOLY DIPLOMOVÉ PRÁCE

#### Cíl práce:

- provést historickou analýzu cyklistiky v pardubickém okrese od konce devatenáctého století do sedmdesátých let dvacátého století

#### Dílčí úkoly práce:

- popsat charakteristiku a vývoj jednotlivých disciplín cyklistiky
- zmapovat nejvýraznější úspěchy pardubických cyklistů

### 4. METODOLOGIE DIPLOMOVÉ PRÁCE

Při tvorbě této diplomové práce jsem použil metodu analýzy textů a dokumentů a metodu nestrukturovaného rozhovoru.

Metodu analýzy textů a dokumentů jsem použil např. u těchto druhů materiálů:

- archivní materiály Státního archivu Pardubice
- archivní materiály Muzea Pardubice
- archivní materiály ze soukromého archivu ing. Jiřího Klicpery
- archivní materiály ze soukromého archivu ing. Jiřího Uhlíře

Metodu nestrukturovaného rozhovoru jsem použil při rozhovorech s cyklisty, informanty – významnými představiteli poválečné výkonnostní epochy a dále pak při rozhovorech s historikami, zabývajícími se historií sportu a sportovních organizací v pardubickém okrese. Mezi informanty patří PaedDr. Radovan Brož, Stanislav Venclovský, ing. Jiří Klicpera.

Informatům byly kladeny soubory otázek týkající se následujících témat:

- organizace jednotlivých klubů
- materiální vybavení
- závodní i mimozávodní činnost klubů

## 5. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA REGIONU PARDUBICE



### 5.1. OKRES PARDUBICE

Zeměpisně je charakter pardubického okresu určován polohou v Polabské nížině. Nejnižším bodem je místo, kde řeka Labe opouští území okresu v nadmořské výšce kolem 200 metrů. Ve střední nížinné části dominuje Kunětická hora (295 m. nad mořem) se středověkým hradem. Západní část okresu přechází nízkou pahorkatinou do oblasti Železných hor, kde se u obce Holotín nachází nejvyšší bod 398 m. nad mořem, a východní část pak přechází do podhůří Orlických hor.

Území pardubického okresu se rozkládá na křižovatce hlavních železničních tratí ve směrech Praha - Česká Třebová - Brno - Havlíčkův Brod - Liberec, které představují na našem území 64 km a které budou posíleny o trať mezinárodního železničního koridoru Děčín - Praha - Pardubice - Brno - Vídeň. Hlavním vodním zdrojem je Labe, splavné

pro lodní dopravu do Chvaletic. Do budoucna se uvažuje o říčním přístavu u Pardubic. Silniční síť okresu představuje necelých 800 km a dalších 700 km místních komunikací. Přípravuje se napojení na dálniční systém .

## 5.2. PARDUBICE NA PŘELOMU 18. A 19. STOLETÍ

Město se začalo po polovině 19. století dynamicky rozvíjet. V roce 1843 žilo v Pardubicích čtyři tisíce obyvatel, ale do roku 1869 se jejich počet zdvojnásobil na více jak osm tisíc. Přibýval především počet drobných živnostníků. Pro povznesení tohoto stavu, ale i průmyslu a zemědělského obyvatelstva působil Hospodářský spolek, založený r. 1851. Téhož roku vešel do života města i první peněžní ústav - „Spolek záložní čili výpomocná kasa vc.k. městě Pardubicích (občanská záložna)". Rok předtím (1862) vznikla „Měšťanská beseda", roku 1861 zpěvácký spolek Pernštýn, 1864 tělocvičná jednota Sokola (první ve východních Čechách) a roku 1865 dámský zpěvácký spolek Ludmila. V roce 1854 v Pardubicích vznikla nejprve dvoutřídní a od r. 1861 čtyřtřídní reálka - instituce, která rovněž ve městě hrála napříště důležitou roli. Pro další vývoj města bylo důležitým momentem, že se z Pardubic začala stavět železnice směrem na Hradec Králové k vojenské pevnosti Josefov a roku 1859 byla prodloužena až do Liberce. Pardubice tenkrát získaly důležité spojení s průmyslových severovýchodem, včetně svatoňovické uhelné pánve i řadou významných východočeských měst. Ve válce s Pruskem v r. 1866 urychlila přípravu plánů na vybudování železničního spojení východních Čech s jihem.

V letech 1870 - 1871 se podařilo v neuvěřitelně krátké době postavit trať z Pardubic přes Chrudim a Hlinsko do Havlíčkova (tehdy Německého) Brodu. Pardubice se staly důležitou železniční křižovatkou a k železniční trati se začaly stahovat průmyslové podniky. Zakladatelé továren těžili z výhodné polohy Pardubic, dostatečných zásob vody v Labi a Chrudimce, z dostatečného rezervoáru poměrně levné pracovní síly v okolí Pardubic a stále ještě cenově dostupných pozemků. Během prvního desetiletí 20. stol. měly v Pardubicích zastoupení Rakousko - uherská banka, Anglorakouská banka, Vídeňská bankovní jednota. Tuto síť bankovních domů doplňovalo několik menších specializovaných záložen. Růst hospodářského významu Pardubic, jejich dynamickou urbanizaci i vývoj demografické struktury provázely stejně dynamické proměny společenského a kulturního života města. Každoročních podzimních



parforsních honů, konaných v Pardubicích až do roku 1913, se hojně účastnili příslušníci vyšších společenských vrstev tehdejší monarchie. Jejich přítomnost ve městě, byť krátkodobá, ovlivňovala společenský život Pardubic. Na tradici parforsních honů navázal známý dostih Velká pardubická steeplechase, jehož první ročník se konal r.1874. V 70. letech 19. stol. mají kořeny i tradice dalších sportovních odvětví, jakými jsou cyklistika (1889 postavena závodní dráha - druhá v Čechách; dálkovými jízdami po Evropě proslul V.Chomrák), tenis (první turnaj r.1896) a motorismus. V Pardubicích také r. 1910 jako první Čech vzlétl na letadle Ing. Jan Kašpar a již r. 1911 podnikl první dálkový přelet Pardubice-Praha.

Život města na přelomu století provázal pokrok v mnoha oblastech. Jinou mimořádnou událostí, která zanechala stopy v životě Pardubic, byla velká hospodářská výstava v r. 1903. V té době již dotvářela obraz pardubické společnosti poměrně široká paleta politických stran, ve městě vycházelo několik novin.

Konec 19. a poč. 20. stol. se stal obdobím dynamických změn v podobě města i v životě hospodářském, společenském a kulturním. Po éře Pernštejnů to byla druhá nejvýznamnější kapitola v dějinách Pardubic. Do poloviny 80. let 19. stol. dohnaly Pardubice co do počtu obyvatel i domů město Chrudim a do r.1890 i Hradec Králové. V r. 1900 byly Pardubice již největším východočeským městem a zároveň jedním z deseti měst s největším průměrným ročním přírůstkem obyvatel v Čechách. V Pardubicích bylo tehdy nově založeno na tři desítky menších i středně velkých výrobních podniků. Pro Pardubice tehdy Labe představovalo stále ještě nepřekonatelnou překážku a tvořilo jejich severní hranici.

První světová válka dopadla na život obyvatel velmi tvrdě. Rychle narůstal nedostatek potravin a ostatních životních potřeb. Násilné реквизиce, válečné půjčky a represivní zásahy proti projevům odporu, odchod mužů na frontu, vytvářely smutný kolorit doby. Na jihozápadním konci města vznikla na místě vojenského cvičiště v letech 1914-1915 velká vojenská nemocnice (tzv. karanténa) pro 10 tisíc raněných a nemocných. Dlouhé přízemní baráky sloužily po válce k nouzovému bydlení sociálně nejslabších vrstev. Od roku 1917 narůstaly hladové stávky a demonstrace. Dne 7. června 1918 po přepadení vlaku s potravinami hladovějícími ženami použila maďarská vojenská hlídka zbraně a tři občany zastřelila. Vyhlášení samostatného Československa přivítali občané Pardubic mohutnou demonstrací již v odpoledních hodinách 28.října 1918.



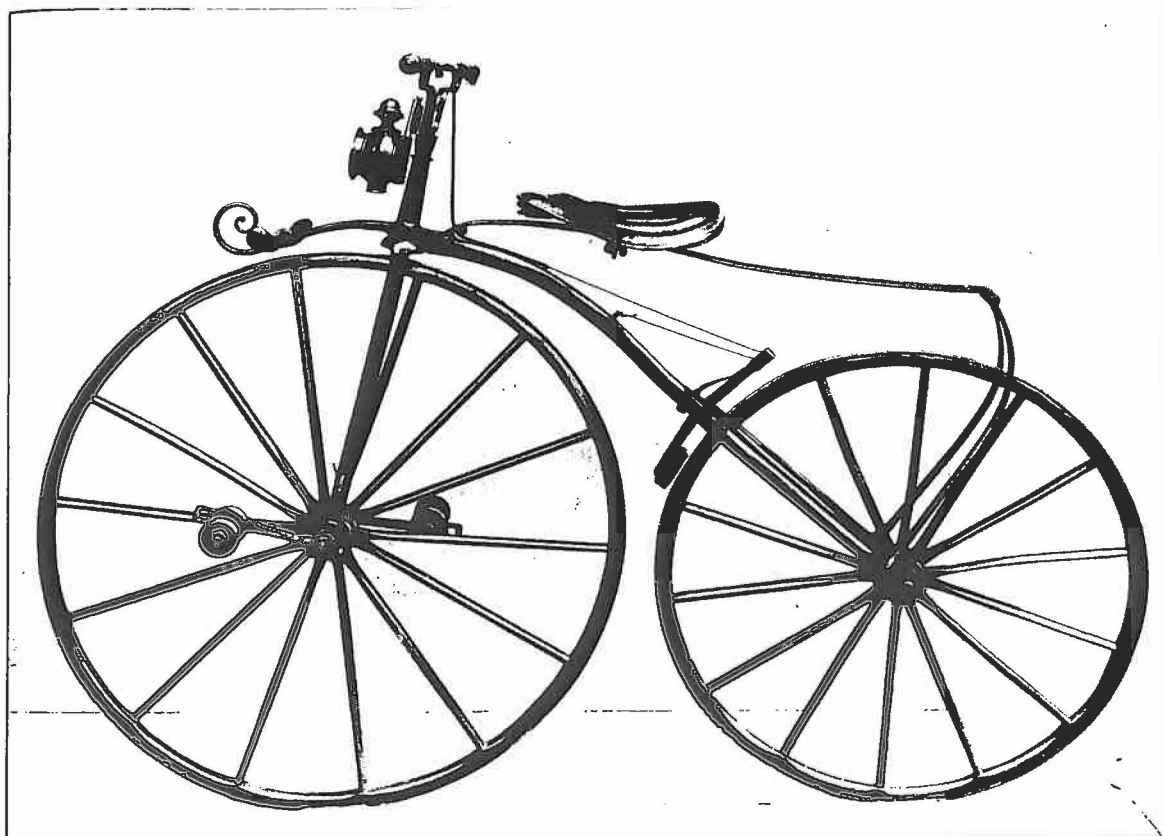
Po vzniku Československa se dále zvýraznila úloha Pardubic jako důležitého hospodářského centra. V r. 1922 byla založena továrna Telegrafia podél železniční trati v jihovýchodním sektoru města. V r. 1920 vznikla severozápadně od Pardubic továrna na výbušniny Explosia Semtín. Pardubice žily v letech 1918-1938 i bohatým společenským a kulturním životem. Velký význam mělo Pardubické divadlo, které vedle domácí scény bylo i profesionálním divadlem zájezdním s pestrým repertoárem operním, operetním a činoherním. Vznikaly i nové sportovní tradice. Od r. 1929 se jezdil plochodrážní závod Zlatá přilba (zpočátku na travnaté dráze dostihového závodiště). V r. 1924 vznikly pod zámkem tenisové kurty, kde se dodnes pořádají populární "juniorky". Bohatou činnost vykazoval Sokol. Nové budovy sokolovny se jednota dočkala r. 1923. Zanedbatelnou nebyla ani činnost jednotlivých odborů Sportovního klubu Pardubice. Významnou událostí, která zasáhla do vývoje města hlouběji, byla v r. 1931 celostátní výstava tělesné výchovy a sportu. Pod zámkem se upravil bažinatý terén na rozsáhlý výstavní areál s parkovou úpravou (nynější Tyršovy sady). V sousedství byl postaven letní sportovní stadión (architekt K. Řepa a F. Potůček).

## 6. HISTORIE CYKLISTIKY

### 6.1. VZNIK A VÝVOJ JÍZDNÍHO KOLA

Za počátky cyklistiky lze označit vynález německého barona Karla Friedricha Draise ze Sauerbronu. V roce 1918 si dal Drais patentovat vynález velocipedu. Skládal se ze dvou loukoťových kol, upevněných za sebou v dřevěném rámu. Na tomto stroji byl pohon zajištěn odražením jezdce od země. Za Draisova života se však tento nový vynález setkal s obdivem nikoli ve Francii, ale především v Anglii.

Postupem času docházelo k modernizaci draisiny, až došlo na připevnění pedálů na přední kolo. V roce 1839 přišel skotský výrobce vozů Kirkpatrick McMillan se strojem využívajícím táhlového pohonu. Poháněno bylo zadní kolo a proto bylo větší než přední. V roce 1845 připevnil saský mechanik Mylius na přední kolo draisiny kliky a na ně pedály. Stejným způsobem zdokonalil draisinu v Paříži v roce 1861 Ernest Michaux.



Obr.1.: Jízdní kolo Ernesta Michauxe z roku 1870.

po celé Evropě se velocipedy objevovaly ve stále větší míře. Ve velkém počtu se pořádaly závody, vznikaly speciální cyklistické dráhy a konečně začaly také vznikat první cyklistické kluby a spolky.

Období vysokých kol se však potýkalo s mnoha problémy. Jedním z největších byl problém bezpečnosti. Kvalita tehdejších silnic spolu s velice na stabilitu náročnou jízdou na vysokých kolech vedly k hledání nových řešení. Začaly se objevovat stroje pro více lidí. Nejdříve tandemy a později dokonce stroje pro šest lidí, tzv. sextuplety.

Charakteristickým znakem té doby byla snaha o snížení kola. Pro konečnou podobu jízdního kola byl rozhodující rok 1884. První náznak přinesl typ „Kangaroo“, jehož přední kolo mělo průměr 91 cm a bylo poháněno pomocí převodníku, řetězu a pastorku. Systém byl prakticky totožný s dnešním pouze s tím rozdílem, že dnes je poháněno kolo zadní.

Posledním typem ve vývoji kola je Rower Safety Bicykl Johna Kempa Starleye. Tento bicykl měl již znaky dnešního běžného jízdního kola. Rám měl tvar lichoběžníku. V něm byla upevněna dvě kola stejného průměru s kuličkovými ložisky. Přední kolo bylo přímo řiditelné a konečně pohon kola byl zajištěn tlakem nohou na pedály a jeho převedením pomocí řetězu, převodníku a pastorku na zadní kolo.

Dovršením vývoje kola bylo vynalezení pneumatik. Irský zvěrolékař John Dunlop nahradil pryžové obruče pneumatikami huštěnými vzduchem. Tím se stala jízda na kole jednak bezpečnější a také nesrovnatelně pohodlnější. Bratři Michelinové pak přispěli k zdokonalení pneumatik možností výměny a opravy při závodě.

## 6.2. POČÁTEK CYKLISTIKY V ČESKÝCH ZEMÍCH

Cyklistika pronikla do našich zemí kolem dvacátých let devatenáctého století. Rozvoj cyklistického sportu nastal v roce 1867. Jakub Thonet z Bystřice pod Hostýnem a hořický strojník Josef Pecháček v tomto roce navštívili světovou výstavu v Paříži a podle tamního vzoru začali vyrábět první kola na území Čech. Brzy poté se začali objevovat cyklisté i v jiných městech. V Praze se první cyklista objevil také v roce 1867. Byl jím Josef Vondřich. V roce 1879 si Angličan William Crowl přivezl s sebou na Smíchov „vysoké“ kolo. Podle něj pak bratři Kohoutové nechali zhotovit další bicykly a brzy získali další příznivce pro tento nový sport. Tato, tehdy již čttná, skupina příznivců jízdy na kole pojala myšlenku na vytvoření klubu, který by se věnoval výhradně nácviku a provozování cyklistiky. *V 70. letech bylo u nás už tolik cyklistů, že to začalo dělat zkosnatěním rakousko-uherským úřadům starosti. Proto začali na cyklistech požadovat takzvanou registraci. Kdo ji neměl, mohl buď přijít o kolo, nebo být uvržen do vězení. První, kdo o registraci požádal, byl Josef Vondřich. Jeho registrace z 20.5.1887, dovolující mu jezdit po Praze na kole, byla vlastně první úřední uznání kola jako dopravního prostředku.* (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984). Dne 16. listopadu 1880 se konala v kanceláři firmy Jana Kohouta ustavující schůze nového klubu, prvního cyklistického klubu nejen u nás, ale v celém tehdejší Rakousku-Uhersku. Klub dostal název Klub velocipedistů na Smíchově, krátce nato přejmenovaný na Český Klub Velocipedistů Smíchov.

Zatímco v prvním roce se klub věnoval převážně výletům, v roce následujícím došlo již na účast v závodech. Dne 11. června 1882 pořádal časopis „Sportzeitung“ ve Vídni první závody v cyklistice a těch se zúčastnil i ČKV Smíchov. Byly to první závody v celém Rakousku-Uhersku a soustředily proto na sebe velký zájem. Závody byly pořádány jako první mezinárodní mistrovství Rakouska-Uherska. Ač netrénován, zvítězil Josef Kohout v mistrovství Rakouska na 1 anglickou míli časem 3:41,6 min. před svým bratrem Františkem a nejlepším jezdce Německa T.H.S. Wolkerem. *Kohoutovo prvenství daleko přesáhlo oblast sportu. Stal se prvním Čechem, který dokázal zvítězit v mezinárodním závodě. Byl také prvním Čechem, který získal ve sportu titul mistra. Do té doby se sportovní soutěže buď nekonaly, nebo se jich čeští a slovenští závodníci nezúčastňovali. Kohoutovo vítězství mělo stejně jako jeho jízda do Vídně i politický dosah.* (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).

Toto skvělé vítězství mělo mimo jiné za následek založení druhého českého klubu (třetího v Rakousku- druhým byl Wiener Bicykle-Club, založený 15. června 1881). Byl jím Klub Velocipedistů na královských Vinohradech. Další rok vzniká celá řada nových klubů. Rivalita mezi jednotlivými členy klubů vedla k uspořádání prvních závodů. Pořadatelem byl Č.K.V. Smíchov a závody nesly název „Velké mezinárodní závody Českého klubu velocipedistů na Smíchově“.

*Závody se staly prvořadou společenskou událostí tehdejší Prahy. Byly zahájeny slavnostní jízdou všech 80 závodníků, které na dráhu přivedl Josef Kohout. Ten byl také považován za favorita závodů. Sám rovněž toužil po titulu mistra Čech v závodě na 10km, který byl zlatým hřebem programu. Do Prahy však přijela silná zahraniční konkurence, především z Německa, a němečtí cyklisté v té době představovali světovou špičku. (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984). Kohout v závodě nakonec prohrál a mistrem Čech se stal němec Julius Huber. Ve svém důsledku se pak tyto závody staly příčinou založení základní organizace všech českých cyklistů. „V listopadu 1883 se sešli zástupci předních českých klubů k projednání otázky společné organizace. V několika dnech vypracovala návrh stanov komise, v níž zastupovali zúčastněné kluby pánové Heberle, Kašpar, Schmied a Josef Kohout. Stanovy byly úředně schváleny až 15. března 1884 a první valná hromada byla 27. dubna 1884. Za rok vzniku České ústřední jednoty velocipedistů (Č.Ú.J.V.) se na základě první koordinační schůzky považuje rok 1883.“ (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).*

*„ V letech osmdesátých se jezdilo v českých závodech výhradně na vysokých kolech. K boji o mistrovství Čech nastupovali závodníci v soutěžích na 10.000 m, 1609 m, 4000 m a 2000 m, o mistrovství zemí koruny české na 8045 a o přebor Č.Ú.J.V. na 4000 m. Mistrovství na 100 km bylo pořádáno 29. června roku 1885 v Mnichově a vyhrál je Antonín Jál v čase 3:50:55. V týchž soutěžích bylo bojováno na tricyklech a nízkém kole (roveru).“ (ŠNAJBERK, 1943).*

## 7. HISTORIE CYKLISTIKY V PARDUBICKÉM OKRESE

### 7.1. CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH NA PŘELOMU 18. a 19. STOLETÍ

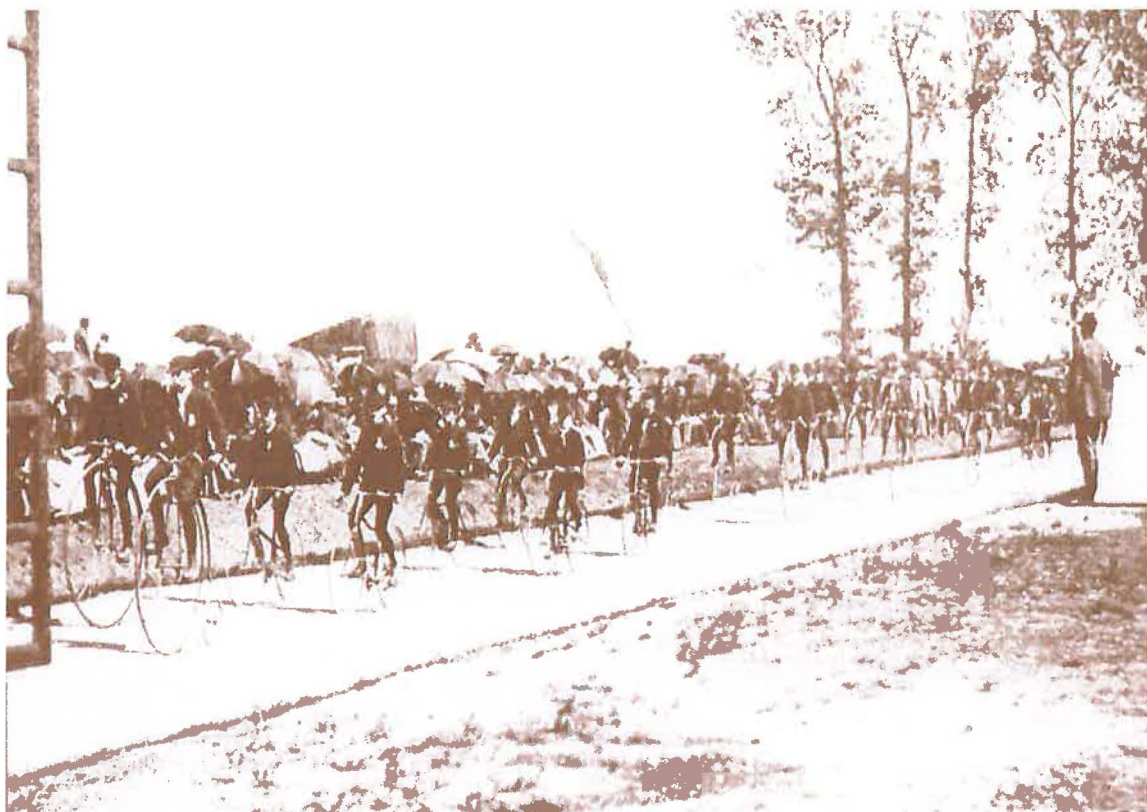
Po dostihovém sportu patří cyklistika k nejstarším organizovaným sportům ve městě Pardubice. Počátky cyklistického sportu byly ovlivněny technickými možnostmi na konci devatenáctého století. První kolo se značně lišilo od dnešních bicyklů. Jeho stavitelem byl Pardubický rodák Vilém Vorbach. Jednalo se o „vysoké“ kolo dřevěné konstrukce s železným kováním a gumovým obutím ráfků. Přes to, že jízda na tomto kole byla ve svých počátcích velice nebezpečná a vyžadovala značnou míru odvahy a zručnosti, konal na něm nejen sjezdy, ale i výlety do nejbližšího okolí. K dalším průkopníkům v Pardubicích patřil také Artur Baron Kraus. Třetím jezdce z osmdesátých let 19. století je potom sezemický zubní technik Václav Hromádka, o kterém se píše dokonce jako o krasojedci. S odmontovaným zadním kolečkem prováděl na takto upraveném „monocyklu“ akrobatické výkony. Postupem času se dostávala jízda na „vysokém“ kole do podvědomí občanů a stále přibývalo nových zájemců o tento nový sport, který byl ve svém počátku spíše novým druhem zábavy a exhibicionismu.

Jen dva roky po ustanovení České ústřední jednoty velocipedistů vzniká v roce 1885 v Pardubicích Klub českých velocipedistů. Byl založen z popudu Viléma Vorbacha, Hynka Karpaty a Františka Daniela. Jeho prvním předsedou se stává majitel restaurace „Veselka“, František Kašpar (otec pozdějšího prvního českého aviatika). Na postu předsedy klubu je však brzy vystřídán tajemníkem pardubického Jockey-klubu Albertem Budínským. Nejdříve se jezdilo na vysokých kolech s malým kolečkem vzadu a kuželovitými nebo válečkovými ložisky, která se však přehřívala a netočila. Až v roce 1887 se začala objevovat kola anglická s kuličkovými ložisky. Po letech souběhu byla vysoká kola vystřídána koly nízkými, zvanými rovery nebo také safety. První výlety byly směřovány do blízkého okolí Pardubic, převážně do Bohdanče, Kunětic a Famílie. První závody se konaly v roce 1888 na silnici mezi okrajovou čtvrtí Skřivánkem a Dražkovicemi a byli k nim přizváni i jezdci z ostatních měst. Cyklistika si postupem času získávala stále více a více příznivců. „*Kluby ČKV Praha, ČKV*



*Pardubice a Č.Ú.J.V. pořádaly též silniční mistrovství Čech na 50 km, mistrovství Moravy na 50 km a mistrovství Čech v jízdě do vrchu na jednu anglickou míli. Jiné soutěže zahrnovaly jízdy s překážkami, které tvořily houpačky, hluboký příkop a bariéra.“ (ŠNAJBERK, 1943).*

Dílem neúnavného snažení pak byla stavba hliněné dráhy v místě lesíka dnešní městské čtvrti Dukla. Spolu s Prahou a Plzní to byla třetí dráha v Českých zemích, avšak první s tak velkým klopením zataček. „*V Pardubicích byla dráha postavena v roce 1889 za dozoru ing. Pavlíčka. Byla vzdálena od středu města 20 minut v příjemném zátiší u lesa na pozemku vojenského cvičiště a měřila 450 metrů.*“ (ŠNAJBERK, 1943).



Obr.2.: Fotografie z Pardubických závodů datovaná r. 1885. První písemná zmínka o závodech na dráze však pochází z r. 1889.

*„Také v Pardubicích, ve městě, kde teprve nedávno začali s organizovanou cyklistikou, šli na to lépe než v Praze. 20 minut od města, na pokraji lesa, byla během léta dohotovena dráha zvláštního hruškovitého tvaru. Dráha měla oblouky o poloměrech 30 až 40 metrů a měřila 480 metrů. Rovinky byly široké 8 metrů o sklonu 1 : 8. Složení povrchu bylo dílem neúnavného nadšení pardubických cyklistů. Na silnou vrstvu štětu z dobrého lámaného kamene byly položeny vrstvy šterku, těžší hlíny, koksu a popele. Tento povrch, pokropen a zválcován, dal našim cyklistům prozatím to nejlepší, co dosud měli.“ (ČADSKÝ, ŠNAJBERK, 1960).*

Dráha dlouhá 300metrů byla otevřena dvoudenními mezinárodními závody 28. a 29. září 1889. Účastnila se jich plejáda nejlepších českých jezdců, doplněna o zahraniční účast v podobě Němců Goebela a Stema. Z pardubických závodníků se účastnili Albert Budínský, František Dvořák, Max Wertheimer a František a Mauric Danielové. Na pořadu prvního dne byly tyto disciplíny: mezinárodní závod na 3000 metrů, mistrovství zemí koruny české na 5 anglických mil, závod na tricyklu na stejnou vzdálenost, jízda na tandemu na 2000 metrů, jízda na strojích „safety“ na 2000 metrů a dále pak jízda vypsaná pouze pro členy České ústřední jednoty velocipedistů jako jízda o dámskou cenu na 500 metrů. V jednotlivých jízdách startovalo 4 až 5 jezdců. Nejúspěšnějším závodníkem prvního dne se stal Pochman ze Slaného se třemi vítězstvími. Druhý den se jela jízda juniorů na 2000 m., jízda o rekord na jednu anglickou míli, závod tricyklů na 3000 m., handicapová jízda na 2000 m., závod amatérů na 3000 m. a stejný závod na strojích „safety“, mezinárodní handicap a jízda amatérů s překážkami na 2000 m.. Odpadl závod na deset kilometrů ale uskutečnila se exhibice v jízdě na monocyklu. Opět zazářil Pochman, který byl později vyhlášen nejúspěšnějším závodníkem obou dvou dnů. Závody konané pod hlavičkou České ústřední jednoty velocipedistů, byť měli stejně jako první den závodů smůlu na deštivé počasí, byly velmi úspěšné. *„Po těchto prvních velkých závodech byl v „Cyklistovi“ uveřejněn referát. V jeho výňatku se dozvídáme: Konáme tentokrát referentskou povinnost s opravdovou radostí. Jestli nám podati zprávu o závodech, které pořadatelům ČÚJV a Českému klubu velocipedistů v Pardubicích opravdu jsou ke cti, a to jak do celkového uspořádání, tak i do úpravy jednotlivostí.“ (NOVOTNÝ, 1924).*

V roce 1890 se proto uskutečnily závody hned dvoje, a to 25.-26. května a 7.-8. září. Opět se nezávodilo jen v rychlostních disciplínách ale také v akrobacii a jízdě přes překážky.



Při valné schůzi, konané 11.dubna 1891, uvádí jednatel ve své zprávě, že klub má 115 členů. Z toho 2 zakládající, 67 činných a 46 přispívajících. Členové klubu se mimo závodní činnosti hojně věnovali turistice resp. cyklistickým výletům po Pardubickém kraji. Těchto výletů bylo v tomto roce uspořádáno 30. Co se závodní činnosti týče tak se klubový závodníci zúčastnili mistrovských závodů v Jaroměři, Trutnově, Roudnici a Kroměříži. Mezi nejúspěšnější patřil Albert Budínský, který kromě vítězství na domácí půdě dokázal vyhrát 8 závodů a na dalších pěti se umístil na druhém místě. Mezi další závodníky, kteří se často umísťovali na stupních vítězů patřili bratři Danielové, J. Voženílek, L. Štěpánek, A. Bubeník a V. Hromátko. Později vynikli pánové V. Chomrák, K. Polák a H. Felfel. V tomto roce se koná také historicky první ročník silničního závodu na trati z Prahy do Pardubic. „*ČKV Pardubice pořádá tohoto roku ještě další významný závod. 28. září je poprvé odstartován silniční závod Praha-Pardubice na trati o délce 100 kilometrů. Je to závod, který se později dožívá celé řady repris a hraje důležitou roli v pozdějším mistrovství ČSR. Prvého ročníku se zúčastnilo 21 závodníků. Start byl na Ohradě a do cíle na závodní dráhu v Pardubicích došlo celkem 11 jezdců.*“ (ČADSKÝ, ŠNAJBERK, 1960). Vincenc Chomrák svými výkony budil velkou pozornost veřejnosti. Uskutečnil na svou dobu neuvěřitelné výlety do italských Benátek a zpět. Během této cesty se mu podařilo ujet celkem 1835 kilometrů na stroji vážícím kolem 30 kilogramů. Další z jeho dálkových výletů směřoval do Lutychu. V roce 1900 se vydal přes Norimberk, Karlsruhe a Nancy do Paříže. Cesta mu trvala pět dní a ujel 1300 kilometrů. O dva roky později už vlastnil Chrobák moderní nízký „rover“ na kterém podnikl cestu přes Salcburk a Vídeň do Budapešti a zpět.

Zaznamenáno je i datum závodů dne 29. června 1893. V roce 1894 byly v rámci cyklistických závodů vypsány i atletické disciplíny a také exhibiční závod na 100 yardů čtyř běžců proti cyklistovi. Budiž spravedlivě řečeno, že jezdec na kole byl díky pomalému rozjezdu v závodě na posledním místě. Ve stejném roce zajel Hugo Felfel na roveru český rekord na 2000 m. časem 3:32 min. a 4/5 vt..

Další závody se uskutečnili na pardubické dráze 6. září 1896 a 25. července 1897. Pravděpodobně poslední závod na této dráze byl uskutečněn 31. srpna 1899. Od této doby se závodní dráha přestala využívat k cyklistickým závodům a postupně chátrala. Nakonec se dráha rozpadla v roce 1901.

Kromě dráhových závodů organizoval Pardubický klub velocipedistů i závody na silnici. V roce 1893 se jel první silniční závod v kraji na trati Pardubice-Bohdaneč-Staré Ždánice-Hradiště a zvítězil v něm Felfel. Po úspěchu tohoto silničního závodu

zorganizovali v témže roce pardubičtí cyklisté další ročník velice populárního závodu Praha-Pardubice. „*Dalším z klasických závodů byl závod na trati Praha-Pardubice, dlouhé 100 km. Tento závod, stejně jako ostatní klasické, byl každým rokem zařazován do mistrovského programu. V roce 1893 zvítězil časem 3:54:00 Dvořák z ČKV Smíchov. A po obnovení závodu v roce 1913, kdy vítězí skvěle Kundert z KC Vpřed časem 3:27:46,2 hod., byl po přerušení prvou válkou uspořádán v nové organizaci klubem SK Pardubice. Stal se měřítkem výkonnosti na rovinaté trati, kde bylo dosahováno skvělých časů. V závodě se vyznamenali postupně Červenka (AC Sparta), Zima (SK Pardubice), „korunní princ silnic“ Brejla (AC Sparta) i sprinter Šídlo, dále Brůžek, Haupt, Loos (VS Praha) a Rozvoda. V roce 1935 vytvořil Haupt rekord trati skvělým výkonem 2:25:17,0 hod.*“ (ČADSKÝ, ŠNAJBERK, 1960). Pardubický Karel Polákna na 6. místě zajel trať ještě pod 4 hodiny. Další silniční závody se konaly roce 1902 na trati Čepí-Jezbořice-Rozhovice a také v Lánech na Důlku. O rok později také v Křičeni a v Páteřově.

Koncem 19. století dochází k ochabnutí závodní činnosti Pardubického klubu. Aktivita členů klubu měly převážně charakter turistiky. Naproti tomu dochází k většímu užívání kola jako dopravního prostředku. Tato situace nutí pardubické radní k vydání pravidel pro užívání kola jako dopravního prostředku. Vydávají tedy „Jízdní řád pro cyklisty v královském komorním městě Pardubicích“.

#### *Jízdní řád pro cyklisty v královském komorním městě Pardubicích.*

§ 1. Jezditi na velocipedu po veřejných ulicích a náměstích v Pardubicích povoleno pouze jezdcům opatřeným legitimací s číslem na kole upevněným.

§ 2. Legitimaci, obsahující jméno jezdce, číslo kola a udání doby, po kterou platnost zůstává, vydává obecní úřad za režijní poplatek 2 K.

*Za číslo se platí 1 K. O tom, zda komu výhoda slevy za legitimaci přísluší, rozhodne obecní úřad, z jehož nálezu odvolati se možno ku starostovi. /viz legitimace dělnické/*

§ 3. Číslo kola budiž připevněno vpředu, aby zřetelně viditelným bylo.

§ 4. Neoprávněné užívání legitimace neb užití jiného čísla, než obecním úřadem vydaného, tresce se dle ustanovení § 13. tohoto řádu.

§ 5. Každý cyklista povinen jest všech nařízení bedlivě šetřiti, na vyzvání strážníka, ať se to stane pouze zavoláním neb zvednutím ruky, zastaviti, a na požádání téhož vykázati se legitimací, kterou vždy při sobě nositi má.

§ 6. Velocipédista používati smí toliko jízdní dráhy, ne příliš blízko chodníků.

Přísně zakázáno jest, jezdit po chodnících, stromořadím a sady, rovněž zapovězena jest jízda v Zelené bráně a na mostě za reálkou, dále v místech, kde právě trch se odbývá, jakož i v místech, kudy pohřeb nebo větší průvod se ubírá. Místa kudy jezdit se nesmí jsou vyznačena výstražnými tabulkami.

§ 7. Od soumraku do <sup>v</sup>ítání musí míti každý jezdec rozžatousvítlnu. V době té rychlost jízdy budiž zvlášť zmírněna, zvláště na křižovatkách.

§ 8. Nerozvážně rychlá jízda městem, jízda bez držení řidítek, jakož i vození dětí nakole, se co nejprísněji zapovídá.

§ 9. Jede-li více cyklistů pohromad, musí se tak seřaditi, aby volnou komunikaci neohrožovali.

§ 10. Proháněti se sem tam po ulicích aneb cvičiti se zde v jízdě jest zakázáno.

§ 11. Předpisům těmto podrobeni jsou cyklisté všichni.

Jezdci cizí, pokud se nezdrží déle jednoho týdne v Pardubicích, nepotřebují legitimace ani čísla /viz § 1./

Mají však i oni povinnost podati na vyzvání orgánů bezpečnostních výkaz o své osobě a jsou jinak podrobeni všem ustanovením tohoto řádu, jako jezdci domácí. Při delším pobytu jest cizí cyklista postaven domácímu zcela na roveň.

§ 12. Kola k dopravě zboží sloužící opatřena buďte jménem svého majitele.

§ 13. Kdo by nařízení těchto nešetřil, trestán bude, nepodléhá-li jeho jednání všeobecnému zákonu trestnímu, peněžitou pokutou od 2 do 20 K, popř. vězením od 6 do 48 hodin.

*Tento jízdní řád byl schválen usnesením obecního zastupitelstva ze dne 31. srpna 1897 a nabyl platnosti dnem vyhlášení.*

V roce 1910 je založen Klub Cyklistů Vpřed. Zpočátku měl klub 27 členů, vesměs dělníků. Klub se věnoval nejprve převážně turistické činnosti, jak uvádí v Jubilejním Almanachu SK Pardubice J. NOVOTNÝ (1924): „*Vzpomínám na první výlet, který byl pořádán o letnicích roku 1910 na bělidlo za Chrudimí, kamž jsme dojeli za dvě hodiny jakoby nic, všichni utaháni a nejvíce snad dr. Bureš, jenž seděl, chudák, asi potřetí na kole. Jelo nás osmnáct, a z těch byla třetina jezdců dobrých!*“.

Po tomto památném výletě se konala valná hromada klubu, na níž byl zvolen za předsedu klubu br. Chejn a za náčelníka pak br. Novotný. Vzhledem ke značné turistické aktivitě klubu se podařilo získat třetí cenu ve výletní soutěži České Ústřední Jednoty Velocipedistů. Uspořádáno bylo celkem 15 výletů, z toho 9 polodenních, 5 jednodenních a jeden dvoudenní do Prahy. Představitelé klubu se také zúčastnili sjezdu Č.Ú.J.V. v Poděbradech. Celkem bylo v roce 1910 ujetu jedním členem klubu 1047.5 km.. V klubové výletní činnosti se na prvním místě umístil br. Novotný.

Rok 1911 byl z hlediska aktivit klubu již poněkud rušnější. Aktivními členkami klubu se staly první dvě ženy, sestry Novotná a Mohauptová. Za předsedu byl nově zvolen br. Černý a do funkce náčelníka byl opět obsazen br. Novotný. Činnost klubu se v tomto roce velmi rozšířila. Pod vedením br. Cihláře se začalo s tréninkem a cvičením bicykle-pola. K prvnímu zápasu se postavilo mužstvo K.C. Vpřed proti Hořicím. Na soupeřově půdě, s br. Novotným v brance prohrálo 1:7. Opět se do popředí zájmu dostala dříve populární krasojízda. Té se věnoval na speciálních bicyklech předseda Černý a br. Novotý. Počet členů stoupl na 57. V turistické výletní soutěži se pardubickému klubu opět dařilo. Počet výletů stoupl na 33, z nichž bylo 20 polodenních, 10 celodenních, 2 dvoudenní a jeden třídenní do Pruského Slezska. „*Když jsme přijeli do skal na Hejšovině, byl tam přítomen tehdy princ Vilém, synovec krvavého excísáře Viléma, kvůli němuž musili jsme čekat téměř půl dne, než jsme byli*

*vpuštění do skal, což se neobešlo bez rouhání a nadávek vůči tomuto polobohu, a to jak ze strany Němců, tak i naší. A pak, co hlavně zasluhuje zmínky, na tento výlet pořídili jsme si nové duše a pláště. Silnice byly krásné, přes to však přinesli jsme si domů sbírku 33 různých hřebíků a cvočků; nikdo nebyl uchráněn defektu.“ (NOVOTNÝ, 1924).*

Představitelé klubu se opět zúčastnili sjezdu Č.Ú.J.V. v Německém Brodě, výstavy v Chlumci nad Cidlinou a uspořádali čestný výlet na hrad Potštýn. „*K výletní výpravě pardubického klubu přidružil se nezvaný divoch, a jak bývá zvykem „mrcáskoval“ se okolo, nedbaje domluv, že silnice po nočním dešti je kluzká a že právě zbíhá z kopce, aby neohrožoval jezdce. Prudce najel na právě seskakujícího náčelníka br. Novotného, a srazil ho celou tíhou, přišlápl jej k zemi. Potom se rozpředl tento dialog: „Tak viděj, kdybych nebyl tak dobrý jezdec, tak jsem na něj vlít!“ – „Tak jen, fotr, když už jsou tak dobrý jezdec, koukaj, ať mi slezou ze zad, sice ztratím trpělivost a hodím jím něco na hlavu.““ (JANOUSEK, 1911).*

V klubové výletní soutěži získali první cenu br. Novotný a br. Černý, sestra Novotná pak cenu druhu. Jedním jezdce bylo za celý rok najeto 1995 km., přičemž všichni členové klubu společně najeli úctyhodných 22.052 km..

Rok 1912 byl ve znamení velké popularity cyklistiky. Členská základna se rozrostla na 559 členů. Vedle turistiky se stalo populárním bicykle-polo. Byly sehrány dva zápasy v Hořicích s výsledky 6 : 2 a 5 : 4 pro Hořice, dále pak v Hlinsku se skóre 14 : 1 pro Pardubice a nakonec propagační zápas ve Skutči, kde Pardubický tým opět vyhrál 5 : 3. Z významných akcí se členové K.C. Vpřed zúčastnili sjezdu Č.Ú.J.V. v Nechanicích a všesokolského sletu v Praze. Z turistických výletů byly účastí nejhojnější výlety do Trutnova, Babiččina údolí a také na hrad Kuks. Výlet do Kuksu se stal tradicí a pořádal se od roku 1912 každoročně. Smutným okamžikem v tomto roce byla smrt br. Opata, který byl členem Vídeňského klubu krasojedů. V turistické soutěži Č.Ú.J.V. klub obhájil druhé místo s celkovým počtem 21.192 najetých kilometrů.

Rok 1913 byl z hlediska cyklistiky v Pardubicích jedním z nejrušnějších. Členů klubu bylo 66. Č.Ú.J.V. uspořádala spolu s K.C. Vpřed v Pardubicích sjezd cykliststva pod protektorátem městské rady na počest svého třicetiletého trvání, spojený se závodem Praha- Pardubice. „*Třicetileté jubileum Jednoty bylo oslaveno v Pardubicích, kde skvělé oslavy organizoval mladý tehdy klub KC Vpřed Pardubice, který také zvítězil v rejích naposledy před válkou a v posledním mistrovství, které bylo v této disciplíně vypsané. Kundert znovu obhájil titul mistra, ale již v příštím roce musí bojovat naplno,*

*aby znovu zvítězil v boji s J. Lustigem, členem JČC Holub Vídeň.“ (ČADSKÝ, ŠNAJBERK, 1960). Do slavnostního předsednictva sjezdu byl zvolen ing. Josef Prokop, tehdejší starosta Pardubic. Sjezdu se zúčastnilo 45 klubů z Čech, 6 z Vídně a 5 klubů z Moravy. Konal se také slavnostní průvod, jehož se zúčastnilo 1150 krojovaných cyklistů, kteří vzdali hold městu před radnicí. V závodě Praha- Pardubice na 100 km zvítězil v první třídě Kundert v čase 3:27:17, v druhé třídě Janoušek v čase 3:39:17. Celkem startovalo 55 závodníků. Výstižně vyličil pro Pardubice slavnostní dny redaktor časopisu Sport a hry Janoušek. „U cíle tisíce a tisíce diváků trpělivě celé hodiny čekalo na příjezd závodníků, odpoledne hutné špalíry s radostí sledovaly průvod, jímž pěkně osvědčena nevídaná kázeň našeho cykliststva, které touží plnití úkol národní jízdy vedle Sokolstva, národní pěchoty. A za průvodem se obě stěny špalíru srazily v jeden jediný široký proud, jenž směřoval na hřiště S.K. Pardubice, které mělo jednu z největších návštěv. Královské komorní město Pardubice, věrno své sportovní pověsti, uvítalo cykliststvo české okázale, s českou pohostinností a srdečností, jež v reprezentantu města, slovněmu starostovi jeho, panu ing. Prokopovi, jakoby zosobněny byly.“ (JANOUSEK, 1913).*

V tomto roce se stal K.C. Vpřed Mistrem Čech v rejích. Bicykl-polových zápasů bylo sehráno celkem 9, z toho 5 na turnaji v Praze, po jednom ve Skutči a Hlinsku a dva na domácí půdě v Pardubicích. Celkové skóre bylo 37 : 10 pro Pardubický klub. V turistické soutěži se podařilo dosáhnout prvního místa mezi sedmdesáti kluby Č.Ú.J.V. Jedním jezdcem klubu bylo ujet 2540 km., všemi celkem pak rekordních 25.654 km.. V rámci klubu zvítězil ve výletní soutěži Novotný. Dne 10. srpna byl uspořádán závod na 40 km. jako mistrovství východních Čech.. Vítězem se stal Vejmelka z Č.S.K. Vyšehrad 1907. Přeborníkem klubu potom Šmíd. Velké pozornosti a oblibě se také těšil hon na lišku, který se stal kořistí br. Skalického.

Rok 1914 byl pro Pardubickou cyklistiku rokem rozvratu. Předsedou klubu byl zvolen br. Prokopec, náčelníkem br. Novotný. Stav členů klubu byl 60. Jedním z nejvýraznějších podniků tohoto roku byla účast na sjezdu Západočeské a Pražské župy v Plzni. Klub zvítězil v soutěži rejů a především se podařilo bicykl-polovému týmu porazit v té době nejúspěšnější klub tohoto odvětví cyklistiky, Č.S.K. Vyšehrad, výsledkem 5 : 2. Sjezd Č.Ú.J.V. se konal ve Vysokém Mýtě, kde byly sehrány dva bicykl-polové zápasy s klubem Praha. První skončil remízou 2:2 a druhý prohrou K.C. Vpřed 1:2. Po návratu ze sjezdu došlo k neshodám mezi členy klubu což mělo za následek vystoupení 12 členů z K.C. Vpřed. Ti však v krátké době založili cyklistický

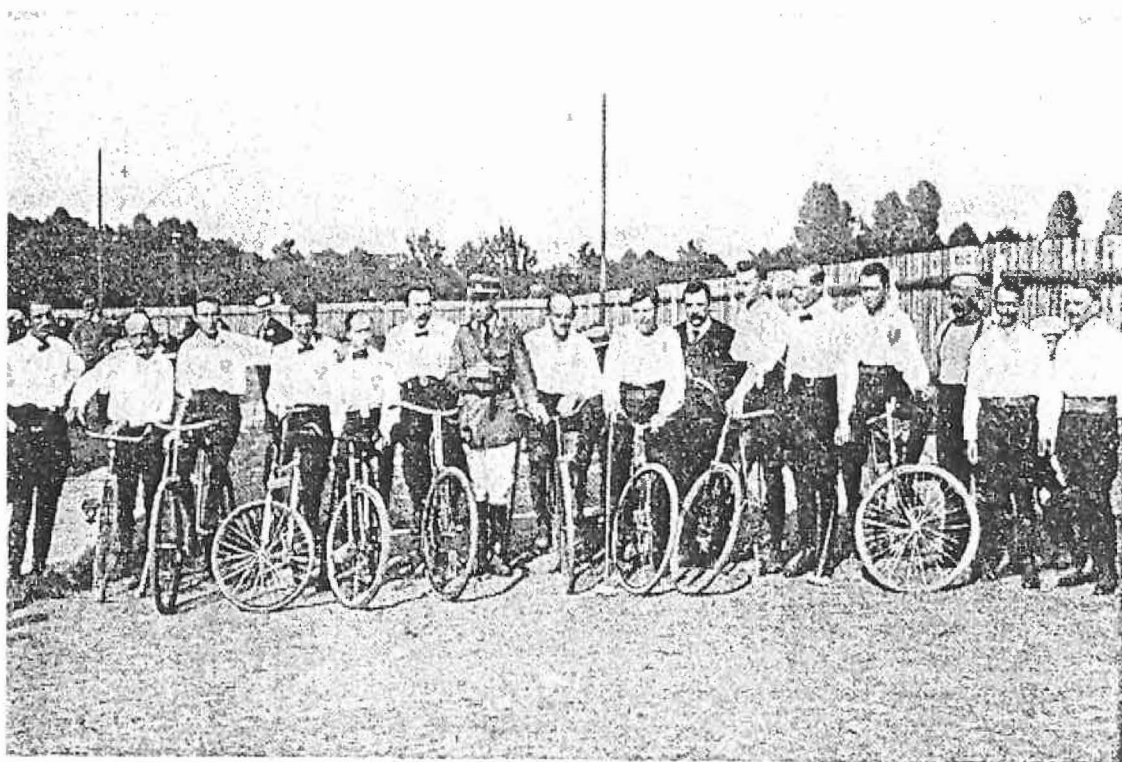
odbor při Sportovním klubu Pardubice. Jeden z nejvýznamnějších výletů v tomto roce směřoval na Sněžku. Při návratu se však účastníci dozvěděli nepříjemnou zprávu. „*Při návratu čtli jsme velké návěští: „Ermordung des Erzherzog Ferdinand d'Este“, což jsme pokládali za znamení to velice nešťastné, předvídavše hlavně potíže v blízké době.*“ (NOVOTNÝ, 1924).

Vypuknutí války, spojené s vojenskou povinností mělo za následek ochabnutí aktivit obou klubů. S.K.P jako klub, který právě vznikl a jehož členové museli odejít do války svou činnost zastavil úplně. Turistická výletní soutěž Č.Ú.J.V v tomto roce, stejně jako klubová, odpadla.

V roce 1915 se konalo pouze několik jednodenních výletů za účasti zbylých členů klubu, které se často potýkaly s problémy spojené s první světovou válkou. „*Výlety byly obtížnější, ježto každý musil nositi aprovisaci s sebou. Zle se však dařilo tomu, kdo vzal s sebou málo, neboť nikde nebylo nic ke koupi. Musil jej někdo, kdo ještě měl, založiti, a pak měli hlad všichni a okukovali prázdné batohy, kde by se ještě nějaký ten drobeček našel.*“ (NOVOTNÝ, 1924). Pětileté trvání K.C. Vpřed bylo oslaveno v tichosti, zbývajících 15 členy klubu. Výlety byly pořádány jen příležitostně, do blízkého okolí, hlavně za účelem chytání ryb a sběru hub. Závody se na celém území Čech prakticky nekonaly. Omezena byla i kulturní činnost klubu. Podobná byla i situace v roce 1916 a 1917.



## 7.2. CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1918 DO R. 1931



Obr.3.: Bicykl-polový zápas SK Pardubice s ČKV Vinohrady z r. 1919.

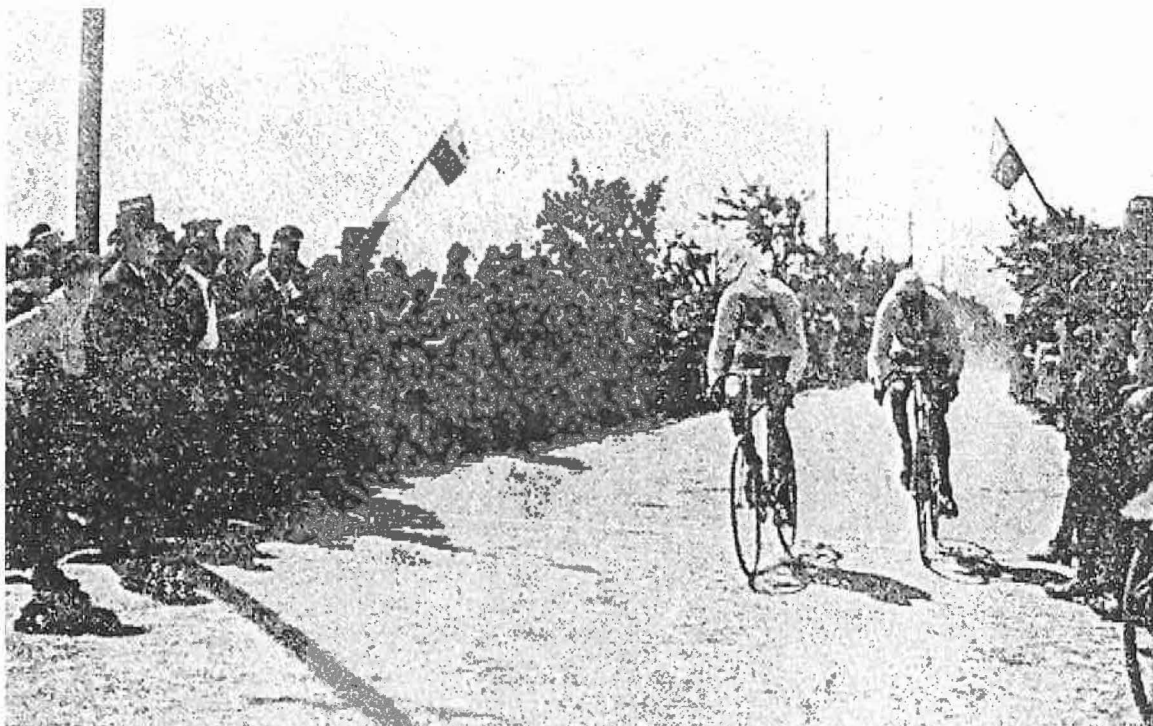
První světová válka se pochopitelně podepsala na veškerém společenském životě v Pardubicích, cyklistiku nevyjímaje. Závodní činnost byla značně omezena a turistika prakticky pozastavena. Situace se začala obracet k lepšímu až v srpnu r. 1918. Členové klubu byli požádáni Sportovním klubem Pardubice o doprovázení běžců a chodců při závodě Chrudim-Pardubice. Definitivní „oživení“ pak přinesl průvod dne 6. listopadu 1918, který se konal na počest prohlášení samostatnosti a jehož se i s klubovou vlajkou zúčastnili všichni přítomní členové.

V lednu r. 1919 byla svolána valná hromada, na které byl zvolen předsedou K.C. Vpřed br. Cihlář. Počátkem roku také obnovil svoji činnost cyklistický odbor S.K.P., do jehož předsednictva byl zvolen br. Chejn a za náčelníka potom br. Hartman. Cyklistický klub Vpřed omezil svoji činnost jen na cyklistickou turistiku. Uspořádáno bylo celkem



17 výletů s průměrnou účastí 10 členů. Cyklistický odbor S.K.P. pořádal sice méně výletů, v tomto roce jich bylo konkrétně 12, o to více se však věnoval závodní činnosti, rejům a bicykl-polu. Prvním závodníkem cyklistického odboru S.K.P. se stal br. Kramář, který sklízel vavříny v Heřmanově Městci a ve Vysokém Mýtě, kde pokaždé zvítězil. V rámci všesportovních slavností S.K.P. na počest dvacetiletého trvání byl uspořádán závod o přebor Východních Čech na 40 km.. Jeho vítězem se stal Jechl, na druhém místě dokončil tehdejší profesionál Hrubý a třetí pak dokončil Novák. V tentýž den byl na hřišti S.K.P. sehrán bicykl-polový zápas s Č.K.V. Vinohrady. Družstvo S.K.P. však podlehl 0:3. Slavnosti byly zakončeny přátelským večerem v restauraci Veselka, spojeným s udílením cen vítězům. Na tento ceremoniál byli také pozváni členové K.C. Vpřed. Došlo k jednání mezi K.C. Vpřed a cyklistickým odborem S.K.P. o sjednocení. Jednání vedlo ke zdárnému výsledku. Vzhledem k desetiletému výročí K.C. Vpřed bylo dohodnuto slavnostní sjednocení obou klubů na únor r.1920.

V roce 1920 došlo tedy ke sloučení obou klubů v Pardubicích tj. K.C. Vpřed a cyklistického odboru Sportovního klubu Pardubice. Za název byl přijat Sportovní Klub Pardubice. Předsedou byl zvolen br. Chejn. V tomto roce bylo členy klubu 68 cyklistů. Opět byla obnovena turistická soutěž Č.Ú.J.V. ve které se S.K.P. umístil na prvním místě. 13. června byl uspořádán pohárový závod na 40 km. na trati Heřmanův Městec-Chrudim-Pardubice, který vyhrál Jechl z Unionu Žižkov. Dále byl pořádán závod o přebor Východočeské župy. Přeborníkem se stal br. Zima. Ze závodníků byl nejúspěšnější br. Levinský. Stal se mistrem severních Čech a v Praze se mu podařilo na 40 km. trati překonat dosavadní traťový rekord Jechla z K.V. Libeň. Dále vyhrál Zima závod na 75 km. na trati Praha-Benešov-Praha a Konečný závod na 145 km. na trati Praha- Mladá Boleslav-Praha. V polu bylo sehráno celkem 7 zápasů s celkovým skóre 31:11 pro S.K.P.. Mezi nejcenější výhry patřila porážka Č.K.S. Karlín na sjezdu v Praze. Ke konci sezony byl uspořádán velice populární hon na lišku. Lišákem byl br. Novák, který byl úspěšně polapen br. Čihákem, který se tak stal lišákem pro rok následující. V tomto roce také můžeme zaznamenat první náznaky snahy o zřízení moderního sportovního stadionu v Pardubicích. Iniciátorem myšlenky o zřízení spolku, který by byl schopen opatřit finanční prostředky potřebné na stavbu stadionu včetně cyklistické dráhy byl Bedřich Lašek, úředník pardubického pivovaru. K založení spolku došlo o dva roky později, tj. roku 1922. Vznikl tak spolek „Stadion“ jehož členové pocházeli většinou z řad SK Pardubice.



Obr.4.: Souboj Zimy a Levinského na přeboru Východních Čech.

Roku 1921 stoupl počet členů klubu na 87. Předsedou byl zvolen br. Chalupník, náčelníkem Novotný. V turistické soutěži s podařilo obhájit první místo s celkovým počtem 51.874 najetých kilometrů. Jedním členem bylo najeto nejvíce 3074 km.. Jedním z nejoblíbenějších výletů v tomto roce byl pětidenní výlet na Moravu. „*Když jsme dostihli vrcholu, zjevil se nám hrad Ploumov v celé své kráse, ozářen sluncem právě vycházejícím z mraků, a tu všichni společně žádali ofotografování tohoto jedinečného pohledu.*“ (NOVOTNÝ, 1924). Barvy klubu v tomto roce hájilo 9 závodníků na 31 závodech. Nejlépe se dařilo opět Levinskému který získal 4 první, 1 druhou, 2 třetí a 1 čtvrtou cenu a získal titul mistra východních Čech. Jedním z největších překvapení pro veřejnost bylo vítězství Konečného při závodě Praha-Olomouc (265km).V polu se uskutečnilo 13 zápasů s celkovým skóre 45:28. Zlatým hřebem sezony pak byl závod Praha-Pardubice na 100 km..V cíli se rozhodovalo mezi

trojicí uprchlíku na cílové čáře. V čase 3:28:30 se stal vítězem Jechl, druhý byl Rameš(3:28:31) a na třetím místě skončil Pereš ve stejném čase. V závěru sezony byl uspořádán závod o přebor východních Čech na 75 km.. První místo patřilo opět Levínskému. Čestným členem klubu byl zvolen br. Heřman, jednatel Č.Ú.J.V..

Rok 1922 nebyl z hlediska závodních úspěchů zdaleka tak zdařilý jako rok předešlý. Výjimkou byl již tradiční závod na 100 km. Praha-Pardubice. V traťovém rekordu 2:55:28 zvítězil domácí Kundert. Na start se postavilo 55 jezdců, přičemž jich do cíle dorazilo 33. Přeborníkem východních Čech se stal br. Pitr, který jako jezdec II. třídy překvapil a dokázal vyhrát v celém startovním poli. Mužstvo S.K.P. se také účastnilo mistrovství Čech v bicykle-polu. S celkovým skóre 39:38 obsadilo páté místo. Odbor pořádal celkem 24 výletů. Nejmenší účast byla 9, největší pak 41 členů. Celkem bylo ujetu 45.003 km. což přineslo první místo v turistické soutěži. *„Závody, reje, polo, krasojízda jsou pěkné druhy sportu, ale vyhrazené jen několika jednotlivcům. Turistika však jest přístupna všem. Naše ladné kraje vábí k sobě každého cyklistu, který má zrak a srdce otevřené a odměňují jeho návštěvu osvěžením, poučením i pobavením, neboť krásnou jest jízda na kole za pěkného počasí smavou krajinou, ať již po rovině nebo po cestě s mírným sklonem či stoupáním, nebo dokonce prudkým cvalem s kopce do údolí, kde horské chaloupky jako by se krčily pod skalními velikány. To vše připisují našemu prvnímu dvoudennímu výletu do Adršpašských skal.“* (NOVOTNÝ, 1924).

Situace v roce 1923 byla opačného charakteru. Počet členů stoupl na 128. Předsedou byl zvolen br. Kohout, náčelníkem pak br. Bureš. Čestným členem S.K.P. byl za zásluhy pro cyklistiku zvolen Hynek Janoušek a na jeho počest byl pojmenován závod Praha-Pardubice Janouškovým závodem. Na start se postavilo 63 jezdců z nichž jako první do cíle dorazil br. Červenka z A.C. Sparta v čase 3:18:35. Z domácích byl nejúspěšnější Zíma na třetím a Konečný na čtvrtém místě. Zíma se také zúčastnil mistrovství Čech. V cílové rovině byl však sražen a stal se tak vicemistrem. V srpnu se mu podařilo získat titul přeborníka východních Čech. Na mistrovství Čech v polu se Pardubický tým umístil na čtvrtém místě. S 25 výlety a 28.367 najetými kilometry se podařilo již opakovaně získat první cenu v turistické výletní soutěži. V tomto roce vznikl V pardubickém okrese nový cyklistický klub. 22.7.1923 byl založen klub AFK Lázně Bohdaneč. K příležitosti tohoto slavnostního založení byl uspořádán závod „Maraton“. Trať vedla přes Lázně Bohdaneč, Semtín, Opatovice, Ždánice a zpět do Lázní Bohdaneč. Nejlepším závodníkem klubu byl František Knížek z Bohdaneč. Mimo jiné se mu podařilo několikrát obhájit vítězství v závodech Praha-Bohdaneč, který

se konal od roku 1925 až do padesátých let, několikrát i jako součást mistrovství Č.Ú.J.V. Knížek byl také součástí reprezentačního družstva na MS v Itálii v roce 1926. Mezi ostatní úspěšné závodníky AFK Lázně Bohdaneč patřili cyklisté Urban, Prorok, a později také Sehnoutek a Šturm.



Obr.5. : závodník František Knížek byl nejlepším závodníkem v historii klubu AFK Lázně Bohdaneč.

Rok 1924 byl pro pardubickou cyklistiku rokem jubilejním. Klub oslavoval pětadvacetileté výročí. K této příležitosti se konal dne 17.srpna 1924 v Pardubicích

sjezd Č.Ú.J.V.. Vzhledem k výjimečnosti tohoto roku co se historie klubu týče bylo uspořádáno mnoho výletů což mělo za následek obhájení prvního místa v celorepublikové soutěži Č.Ú.J.V. Celkem bylo členy klubu najeto rekordních 31.053 kilometrů. Rekordní byl také počet členů klubu. Ten opět stoupl, na 131. Z nejúspěšnějších byl dvoudenní výlet do Krkonoš s noclehem na Špindlerově boudě. Tohoto výletu se účastnilo 29 členů. Co se týče závodní činnosti tak vrcholem sezony byl jednak další ročník závodu Praha-Pardubice na 100 kilometrů a potom závod na Bohdanečských okruzích na 50 km., pořádaný jako mistrovství východních Čech. Vítězství v Praha-Pardubice se stalo kořistí br. Červenky z A.C. Sparta v čase 3:09:18. Nejlepším z členů pardubického klubu byl br. Zima s dvouminutovou ztrátou na vítěze. Zima se stal nejúspěšnějším závodníkem klubu. Devětkrát se umístil na prvním, osmkrát na druhém a třikrát na třetím místě. Vyhrát se mu podařilo i mistrovství Východních Čech v Bohdanči. Oproti předešlému roku nebylo bicykl-polové družstvo tolik úspěšné. Přesto se mu podařilo dvakrát porazit družstvo Č.K.V. Vinohrady. Jednou na turnaji v Praze 26. června a podruhé na domácí půdě 12. září. Celkem klub sehrál 9 zápasů s celkovým skóre 19:38. Reje byly pořádány a ježděny pouze jako součást všesportovních slavností fotbalové župy. Šlo o smíšené osmičlenné reje. Přes svojí atraktivní a akrobatickou povahu se však nesetkaly s takovou oblibou u publika jako tomu bylo například v zahraničí, což mělo za následek postupné ochabnutí tohoto odvětví cyklistiky.

V roce 1925 byl za předsedu klubu zvolen br. Kučera. Pod jeho vedením dosáhli členové klubu opět řady prvenství a úspěchů. Počet členů v tomto roce byl 126, z nichž se 96 věnovalo aktivní činnosti. Co se týče závodní činnosti tak nad většinu ostatních závodníků vynikal svými výkony stejně jako v roce minulém br. Zima. V této sezóně se mu podařilo získat osm prvenství. Obsadil první místo v závodě na 50 km. na bohdanečských okruzích. Dalším cenným umístěním bylo jeho druhé místo v závodě Praha-Pardubice v čase 3:02:54. V přeboru východních Čech zvítězil Kundert. Závod se konal 21.srpna na trati okolo Holic. Kromě silničních závodů se oblibě těšili i zápasy bicykl-pola. V celém roce bylo sehráno celkem 11 zápasů. Celkové skóre bylo 19:26 v neprospěch SK Pardubice. Přes to se podařilo uhrát několik vítězství. Například s ČKV Vinohrady na domácí půdě, 15. července, 3:1. Kromě své závodní činnosti se klub věnoval se stejnou pílí turistice. Br. Marek spolu s br. Hanzlíkem podnikly čtrnáctidenní výlet přes Vídeň, Salzburg, a Mnichov. Mimoto se konalo nespočet výletů po Východních Čechách. Celkem se podařilo členům klubu ujet 29.012 kilometrů

přičemž rekord jednoho člena byl 3.023km. V celorepublikové soutěži patřilo klubu druhé místo.

Členská základna v roce 1926 činila 133 členů. Na schůzi klubu konané v sále restaurace Veselka 15.ledna byl za předsedu klubu zvolen br. Němec a za náčelníka br. Skřípa. Ve výletní soutěži Č.Ú.J.V. bylo znovu vybojováno první místo. Konalo se 59 výletů s průměrnou účastí 16 členů. Nejvyšší počet členů se vydal na výlet, který se pomalu stával tradicí. Šlo o dvoudenní výlet na zámek Kuks. Tohoto výletu se zúčastnilo 28 cyklistů, z nichž bylo 6 žen. V klubové soutěži zvítězil br. Krátký s celkovým počtem 2.590 km.. V závodní činnosti vynikly opět známé postavy pardubické cyklistiky. Přední místa často obsazoval Zima, Kundert, Vevera, Schejbal a Bureš. Mezi významné závody v tomto roce patřil opět závod na 100 km. Praha-Pardubice. V něm se však domácím příliš nedařilo. Kundert jako nejlepší člen SK Pardubice dokončil závod na pátém místě se ztrátou 11 minut na vítěze. Tím se stal František Doležal z A.C. Sparta v čase 2:59:11. Dne 19. června byl opět pořádán populární závod Heřmanův Městec-Chrudim-Pardubice. Za velké podpory domácího publika se podařilo konečně uspět Zimovi. Na cílové pásce porazil Františka Velínku z KČV Holice. Celkem se podařilo získat devět prvních, deset druhých, pět třetích a sedm čtvrtých cen. Bicykl-polo bylo v tomto roce poněkud v ústraní. Klub se zúčastnil pouze dvou turnajů. Na turnaji pořádaném ČKV Vinohrady v srpnu obsadil třetí místo.



### 7.3. CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1931 DO 70. LET 20. STOLETÍ

Zlomem v historii Pardubické cyklistiky byl rok 1931. Ztráta závodní dráhy na Letné v Praze zpomalila vývoj cyklistiky v celém Československu. S velkými problémy se závodilo na dráze v Brně, která vzhledem ke svému hliněnému povrchu neumožňovala kvalitní přípravu závodníků. *„A tak vývojová cesta československé cyklistiky byla v období před druhou světovou válkou spojena především s Pardubicemi.“* (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).

*„V rámci celostátní výstavy sportu a tělesné výchovy, konané v roce 1931 v Pardubicích, zahájilo družstvo pro výstavbu letního stadionu 15. září 1930 stavbu prvního moderního středoevropského stadionu. Stavba byla dokončena v květnu r. 1931 celkovým nákladem 1.850.000 korun, v kterémžto obnose není započtena výloha za pozemky, na nichž stadion byl zřízen a které jako majetek města byly k uvedenému účelu městem propůjčeny. Novinkou při stadionu byla pro cyklistický sport u nás do té doby postrádaná cyklistická klopená betonová dráha na 500 metrů, svým provedením dlouho jediná u nás vůbec a v Evropě patřící mezi pět nejlepších.“* (KORBEL, 1931).

Dráhu projektoval ing. Schurman z Mnichova. Stejně jako celý stadion jí postavila firma Kořenovský z Pardubic. Dráha se svojí délkou 500 m. patřila až do začátku války mezi pět nejlepších v Evropě. Bohužel stavbu i následný provoz dráhy provázely finanční potíže. Ty se také staly předmětem soudního sporu a nakonec finanční nesoběstačnost byla důvodem, proč se zde nekonalo tolik závodů jako tomu bylo v jiných městech, na drahách mnohem méně kvalitních. *„V následujícím desetiletí se na ní konaly všechny mistrovské soutěže. Hlavními disciplínami byly tehdy soutěže ve sprintu a v závodě na 50 kilometrů, vedlejšími stíhací závod družstev na 4km, a v roce 1932 viděl pardubický velodrom mistrovství za vodiči na 100km. Nepravidelná činnost stačila sice na udržení zájmu hrstky dráhových cyklistů, nikoliv však na širší rozvoj této disciplíny.“* (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).



Obr.6.: Pardubická dráha v době svého vzniku tj. v roce 1931.

*„7.června 1931 se uskutečnil tradiční závod Praha- Pardubice. Poprvé v historii závodu byl cíl na dráze nově otevřeného letního stadionu. V tentýž den se konal vojenský cyklistický závod. Start i cíl byl opět na letním stadionu. Trať závodu měřila 42 km a vedla z Pardubic přes Hradiště na písku, Opatovice n./L., Hradec Králové a Bohdaneč zpět na letní stadion. Vítězem se stal František Machek z Pardubické posádky. 25. července uspořádala Č.Ú.J.V. cyklistickou akademii v sále Pardubického Sokola Na Olšinkách. Velké pozornosti se těšila jízda mistra Kunderta s jeho rodinou, jízda na jednokolých velocipedech, květinové reje na jednokolkách, zápasy v bicykleballu Čechy-Morava ve dvojicích a potom ve trojicích. Oba zápasy vyhrál jistě ČKV Vinohrady svou bravurní hrou a ovládním kol.“ (KORBEL, 1931).*

26. července se na Pardubické dráze poprvé konaly regulérní cyklistické dráhové závody. Pardubickému klubu bylo svěřeno pořádání mistrovství ČSR na 1 km. a 50 km.. V závodě na 1 km. triumfoval a mistrem republiky se stal Šidlo z VS Praha. Na druhém místě skončil Haupt z SK Slavia Praha a na místě třetím Komárek z AC Sparta Praha. Závod na 50 km. vyhrál v čase 1:22:17,2 Haupt z SK Slavia Praha, druhý byl Perič (AC Sparta Praha) a třetí Krátký (ČKV Holice). Favorit závodu Šidlo pro defekt vzdal. V závodě dorostenců na 2 km. zvítězil Kadraba (AC Sparta Praha), ve stíhacím



*délky kla jako druhý a Wend jako třetí.“ (KONÁREK, 1943). Dalším z popsaných závodů je dojezd mistrovství Č.Ú.J.V. na 1 km v roce 1934. „Konárek je ve vedení. Haupt má výhodu, že může nastoupit k útoku s druhého místa. Konárek ale vzdoruje a proto jej Haup v zatáčce objíždí. To nasvědčovalo tomu, že nástup provede Haupt, když vtom okamžiku prudce vyrazil Konárek a jako šíp směřuje k cílové pásce. Haupt se marně bránil a ve zbývajících vteřinách neuměl na situaci nic měnit. Tímto vítězstvím dobyl Konárek titul mistra na 1 km.“ (KONÁREK, 1943)*

V roce 1940 se v Pardubicích konal sjezd České ústřední jednoty velocipedistů. Tento sjezd byl součástí oslav 600let města, 30 let odboru cyklistiky při SK Pardubice a 20 let Východočeské župy cyklistů.

V roce 1942 se poprvé konal závod na Kunětickém okruhu. 10. května byl vyslán závod pro licencované na 157 km.. V něm zvítězil Sasík z SK Baťov časem 4:32:04. Na druhém místě skončil Beran (SK Strakonice) a třetí do cíle dojel Bartůněk z NSK Praha. V závodě dorostenců na 22.5 km. zvítězil Folprecht z ČKV Holice časem 39:00,1.



Obr.9.: Mistrovské medaile V. Machka z dorosteneckých závodů.

Seznam výletů v ročním období 1937. od 1/5 - 30/9.

Den	výlet	jaky	vířast. zlomů	výjez. km	celkem km	Body únie.	celkem	Žeje body
1.1	12/5. Český - Raj	2 deni	5.	194	194	50	50	59.
2.1	15. Kutná Hora	1 "	11.	94	288	31	81	32
3.1	16/5. Plzeň. / sjed.	3 "	14.	377	665	139	220	142.
4.1	20/5. Chvojno <sup>skanitzky</sup>	1 "	19.	46	711	27	247	29.
5.1	21/5. Soproc. <sup>skanitzky</sup>	1 "	13.	58	769	27	274	30.
6.1	22/5. Monako	1/2 "	5.	36	805	12	286	12.
7.1	23/5. Krkoinka <sup>skanitzky</sup>	1 "	16.	58	863	31	317	32
8.1	24/5. Lumberk	1/2 "	6	46	909	16	333	16
9.1	25/5. Krkonose. <sup>sněžka</sup>	3 1/2 "	11	292	1201	121	454	125
10.1	26/5. Jaré Město - u	1 "	8	92	1293	27	481	27
11.1	27/5. Vážky <sup>skanitzky</sup>	1 "	17.	48	1341	23	504	23
12.1	28/5. Vyrov <sup>skanitzky</sup>	1 "	14.	44	1385	25	529	27.
13.1	29/5. Hlinsko-jazy <sup>šim</sup>	1 1/2 "	10.	80	1465	47	576	71.
14.1	30/5. Mistrovské závody Č.S.R. na Stadioně - Pardubice. 1-50km							
15.1	1/6. Podlesí <sup>skanitzky</sup>	1 "	13.	48	1513	21	597	22.
16.1	2/6. Svob. Dvory noční		10	46	1559	23	620	25.
17.1	3/6. Vyrov	1 "	6	41	1600	16	636	17.
18.1	4/6. Bohdanec. <sup>přesb. výjez.</sup>	1 "	10.	38	1638	21	657	33.
19.1	5/6. Kosiumberk.	1 "	7.	87	1719	29	686	31.
20.1	6/6. Mirov.	1 "	5.	84	1803	24	710	25.

3/10. Hon na Lišku. sekonal v rajonu Pardubický  
Trojdice, Černá a Bory.

byl nádherný den, a účastníci sekonu 38 honců.  
Hrali bylo u Capovské.  
nová restaurace.

Liška sešel bu. lidamec Zdeněk, a nebyl  
polopen, byl vrátoze zabodnutý - je jím  
proto spěl proroek 1938.

Honů zdar!

Janův Tě.  
Soprovoditel

Obr.7.: Seznam konaných výletů v roce 1937 (Protokol SK Pardubice).



# Východočeská Župa Cyklistická ČS.Ú.J.V. v Pardubicích.

Korespondence: Joza Hetflejš, Ústí nad Orlicí 937

Účet poštovní spořitelny: 20.685.

v Ústí nad Orlicí dne 16. února 1937

Č. j. 19.

P.T.

Okresní úřad

Pardubice.

Dovolujeme si zdvořile oznámiti, že v řádné valné hromadě konané dne 14. t. m. a v ustavující schůzi výborové, konané též den, zvoleni byli pro rok 1937 :

starostou : Josef Novotný, Pardubice, Giráskova 974  
 místostarosty : Jan Rychter, Holice v Čechách a  
 Alois Pazderský, Dvůr Králové nad Labem  
 jednatelem : Joza Hetflejš, Ústí nad Orlicí čp. 937  
 pokladníkem : František Jiroutek, Lázně Bohdaneč  
 náčelníkem : Josef Arnošt, Pardubice-Jesničanky,  
 archivářem : Jan Matuška, Pardubice  
 stanič. dozorcem : Josef Schejbal, Pardubice  
 revisory účtů : Josef Kučera, Holice v Čechách a  
 šrtm. František Cajz, Polička  
 do výboru : František Pouzar, Ústí nad Orlicí  
 Jan Šplíchal, KČC, Hradec Králové  
 František Straka, Litomyšl  
 Josef Tauchmann, Úpice v Podkrkonoší

a znamenáme

Prošime, abyste oznámení toto vzali laskavě na vědomí

v dokonalé sportovní účtě :

*Matuška*  
 starosta

Východočeská župa cyklistická  
 \* Čs. Ú. J. V.

OKRESNÍ ÚŘAD  
 V PARDUBICÍCH

Došlo 24. II. 1937

Číslo 15785

Pril.

Ref. č. 1550

*Matuška*  
 jednatelem  
 IV  
 2  
 1550 P

DO ZÁZNAMU

25. února 1937

Obr. 8.: Zpráva Okresnímu úřadu v Pardubicích.

Konal se také klubový přebor SK Pardubice na trati mistrovského maratónu v Bohdanči. Přeborníkem se stal Syrový v čase 1:03:54,2. Na druhém místě skončil Kozáček a třetí Kosina. V závodě příchozích zvítězil Václav Machek časem 1:13:13,4. 2. srpna se konal na pardubické dráze závod o mistrovství Č.Ú.J.V.. První místo obsadil Vojtěchovský z SK Slavia Praha časem 1:28:53,5. Druhé místo obsadil Konárek (AC Sparta Praha) a třetí pak Klobása (ČVK Louny). Součástí závodního odpoledne byl i vyřazovací závod nováčků. V něm se nejlépe z domácích závodníků umístil Kosina na druhém místě. Závod dorostenců pro útěchu se stal kořistí Václava Machka. Machek se také v tomto roce zúčastnil Spartánského kriteria ve Stromovce. Závodu přihlíželo sedm tisíc diváků. Mezi čtyřiceti startujícími se Machkovi v závodě na deset kol podařilo zvítězit. 24. srpna se závodníci klubu vydali na druhý ročník Novohradských závodů.. V závodě dorostenců na 20 km. zvítězil opět V. Machek v čase 34:10,0min. V závodě licencovaných pak Kozáček časem 50:31,8 druhý skončil Syrový, oba SK Pardubice. Dále se klub účastnil závodů na Vítvarově okruhu v Nové Pace. Mezi licencovanými zvítězil Rozvoda v čase 58:08,8, druhý byl Veselý a třetí Kozáček. V. Machkovi se také podařilo zvítězit v přeboru Pražské župy cyklistů na dráze ve Strašnicích. V závodě na 10 km. zvítězil časem 16:50,0. 4. října se konalo kritérium na okruhu 1200 m. ulicemi Pardubic. Mezi licencovanými, v závodě na 30 km. zvítězil Cabicar Petrof (CK Hradec Králové) v čase 54:26,8. Na druhém a třetím místě pak dokončili závodníci SK Pardubice, Syrový a Kozáček. Závod organizovaných se jel na 24 km. a opět v něm zvítězil závodník SK Hradec Králové, Havel. Na druhém místě skončil Špulák a třetí místo obsadil Pešek (oba SK Pardubice). Závod dorostenců se jel na 18 km.. V něm zvítězil Folprecht z KČV Holice druhý se umístil domácí Machek. Úspěch domácích pak dovršil čtvrtým místem Poříz. Posledním závodem konajícím se jako součást kriteria byl závod neorganizovaných cyklistů. Ten byl také prvním výrazným úspěchem později velice úspěšného závodníka SK Pardubice, Golombiowského. V tomto závodě se umístil na 5. místě.

V zimě roku 1942 byly v Pardubicích poprvé uspořádány závody na válcích. Hlasatel pardubického rozhlasu Józsa Hetflejš uspořádal celkem sedm závodů s celkovým počtem 383 startujících. Závody byly zároveň vypsány jako přebor Východočeské župy cyklistů. Přeborníkem se stal mezi licencovanými Kosina, mezi organizovanými Špulák a mezi dorostenci Machek ( všichni z SK Pardubice). V letní sezoně se Machek zúčastnil opět závodů v Nové Pace. Na Vítvarově okruhu se mu podařilo zvítězit v závodě na 16 km. časem 32:35,0. 16. května se konal druhý ročník

závodů na kunětickém okruhu. V závodě licencovaných zvítězil Josef Veselý (AC Sparta Praha) časem 4:35:06,4. Na druhém místě skončil Jiří Folprecht (Ml.Boleslav) v čase 5:01:00,6 a na místě třetím dokončil závod Josef Skořepa ( Ml.Boleslav) v čase 5:02:22,4. V závodě dorostenců se podařilo obhájit prvenství z minulého roku domácímu Machkovi v čase 36:32,4. Dalším úspěchem bylo druhé místo Josefa Pavlase a čtvrté místo Aloise Kosiny v kategorii juniorů. První zmínkou o závodní činnosti žen jsou závody v Heřmanově Městci na okruhu bažantnicí. V závodě na 6 km. se nejlépe ze závodnic SK Pardubice umístila na šestém místě Kozáčková. Mezi nelicencovanými obsadili první dvě místa závodníci SK Pardubice Šnobl (33:25,6) a Syrový. V závodě dorostenců, mezi 51 startujícími zvítězil Machek ( 22:05,6). Druhý skončil Pavlas a na čtvrtém místě se umístil Golombiowský. Vrcholem závodů byl souboj licencovaných závodníků na 20 kol. V něm zvítězil Kozáček (55:34,8). 4. července se konalo na pardubické dráze mistrovství Č.Ú.J.V na 50 km.. Závod se jel za velké podpory diváků. Na lením stadionu se jich sešlo kolem deseti tisíc. Mistrem ČSR se stal Šebestián z NSK Praha. Mezi dorostenci zvítězil opět Machek, druhý skončil Zdeněk Štěpánek (NSK Praha) a třetí dokončil Veselý (Židenice). Součástí závodního odpoledne byly také populární závody tandemů. 25. července se za účasti 38 jezdců a podpory přes tři tisíce diváku konaly na dráze další závody. V závodě na 3 km. „O přebor kraje Pernštýnů“ , zvítězil Václav Machek v čase 4:17,2 a druhý skončil Pavlas (oba SK Pardubice). Závod tandemů na 5 km. se stal kořistí domácího tandemu Kozáček-Starý. Vítězný čas byl 8:05,0. Závod licencovaných se jel na 6 km. a v něm zvítězil závodník AC Sparta Praha Konárek časem 12:18,5. Nelicencovaní závodníci se utkali v závodě na čtyři kola tj. 2 km.. V něm zvítězil v čase 3:15,0 domácí Šnobl. Také se jel handicapový závod na 2 km.. V něm současně závodili jak jednotlivci, tak tandemy. Nakonec zvítězil opět tandem Kozáček-Starý z SK Pardubice. 15. srpna se konalo mistrovství Čech na 1 km. a závod čtyřčlenných družstev. Mistrem ČSR na 1 km. se stal Vojtěchovský z SK Slavia Praha. Václav Machek pak v tomto roce také zvítězil na přeboru dráhy NSK ve Strašnicích. Závod dorostenců na 10 km. vyhrál časem 16:15,4. Na podzim již přestoupil do kategorie licencovaných závodníků a účastnil se mnoha závodů na válcích v Novém Hradci Králové, Pardubicích a Holicích. Josef Novotný z SK Pardubice byl ustanoven zkušebním komisařem sboru časoměřičů Č.Ú.J.V. pro Východočeskou župu cyklistů.

7. května 1944 s konal třetí ročník Kunětických okruhů. Na prvním místě skončil Chvojka (Český lev Plzeň) v čase 3:06:01,4. Druhý Holubec (Louny) a třetí Veselý

## 7.4 CYKLISTIKA V PARDUBICÍCH OD R. 1945 DO KONCE

### 70. LET 20. STOLETÍ

Osvobození a konec války přinesli pro pardubickou cyklistiku mnoho změn. Ve svojí činnosti pokračoval i nadále cyklistický odbor při Sportovním klubu Pardubice. Vedle něj však vznikl nový klub. Ten nesl název Veloklub Stadion. Jeho činnost směřovala hlavně k pardubické dráze. Věnoval se jak organizaci závodů tak přípravě talentů a tréninku. Díky tomuto klubu začala postupem času stoupat úroveň pardubických závodů a také se začalo objevovat několik nadějných talentů pro cyklistiku jako např. dorostenci Novák, Pěnička a především Vyhnálek. Veloklub uspořádal 1. června I. Velkou cenu města Pardubice v klasickém kilometru. Ta se stala kořistí J. Cihláře z AC Sparta. V tomto roce se také poprvé konal později velice populární závod na Kunětickou horu. Trať závodu měřila 1500 metrů a závod se jel formou rozjížděk a následného postupu až do finále. První ročník se konal 17. června a zvítězil Machek časem 3:42. Na druhém místě dokončil Kozáček a na místě třetím pak Kuta. V závodě dorostenců zvítězil Golombiowski časem 4:25,6. Na závod si našlo cestu neuvěřitelných 10 tisíc diváků. V rámci Tyršových her se 28. září konalo na pardubické dráze mistrovství ČSR na 1 km.. V závodě zvítězil V.Machek. Závod se však konal za neúčasti pražských závodníků. Z pardubických dorostenců se v závodě na 2 km. umístil Vyhnálek na druhém a Venclovský na třetím místě. Na mistrovství ČSR na letmých 200 m. se na prvním místě umístil opět Machek v čase 12,7 s.. Na druhém místě pak po pádu končí Cihlár a třetí dojíždí Čapek z Pardubic. Tento závod a především Cihlářův pád ve finálové jízdě, údajně zaviněn Machkem, se pak stali předmětem sporu a za následek měli bojkot pardubických závodů závodníky pražských klubů. Spor byl ujednán až v letech 1946-47. naproti tomu výkony pardubického závodníka Čapka opět přilákaly na pardubický stadion mnoho návštěvníků což nepochybně přispělo k popularitě cyklistického sportu mezi pardubickou veřejností. Další rozruch způsobil dojezd na mistrovství ČSR na 50 km.. Rozhodčími byl za vítěze nejprve vyhlášen Machek. Po protestu však bylo původní rozhodnutí zrušeno a konečné pořadí stanoveno na: 1. Čapek v čase 1:22:46, 2. Machek a 3. Konárek. 14. až 15. října se Machek spolu s Golombiowským zúčastnili mezinárodních závodů v Bratislavě. Další říjnovou akcí byl štafeta prezidentovi konaná 28. října. Zúčastnili se Kosina, Kubát, Pavlas, Vyhnálek, Venclovský, Havelka, Machek a Golombiowski. V Praze pak

byli pardubičtí cyklisté přijati vyslancem Smutným a tajemníkem Belanským. Na výroční schůzi Veloklubu Stadion byl za předsedu zvolen dr. Krabec. V tomto roce začal také Václav Machek jezdit na kole značky Gilbert. Šlo o stroj z pardubické dílny Viléma Bergera ve Sladkovského ulici.

22. dubna se konal druhý ročník závodu na Kunětickou horu. Své vítězství z roku 1945 obhájil Machek (VK Pardubice) časem 4:07,2. Druhý skončil Pavlas (VK Pardubice) v čase 4:07,6 a třetí dokončil opět těsně Krejčuk (NSK) v čase 4:07,6. 9. srpna 1946 se konalo mezistátní utkání ČSR-Francie. „*Do Československa přijelo reprezentační družstvo Francie vedené Danielem Clémentem. Očekávalo se, že reprezentanti cyklistické velmoci hladce zvítězí. Snad výhoda domácího prostředí, snad touha ukázat se před domácím obcenstvím pomohla československým dráhařům k překvapivému vítězství.*“ (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984). Za československou republiku nastoupili v družstvu Cihlár, Čapek, Košta a Machek. Družstvo ČR v tomto utkání zvítězilo poměrem 62 : 40. V. Machek se také zúčastnil mistrovství světa ve švýcarském Curychu. Bohužel spadl hned v první rozjíždě s Italem Deglim a Angličanem LouPondem. 22. září se konal druhý ročník Velké ceny Pardubic. V rámci této ceny se jely celkem tři závody. Bodovací závod na dvacet kol, vylučovací závod a nakonec klasický kilometr. Z dalších závodů na pardubické dráze které vynikaly svojí kvalitou a obsazením bylo mezistátní utkání 25. září, Vídeň-Praha-Pardubice. V tomto závodě bohužel potkala pardubickou cyklistiku tragická událost v podobě smrti osmnáctiletého Josefa Kulicha. Tento talent, odchovanec Veloklubu Stadion zemřel na následky srážky s automobilem.

8. dubna 1947 se konal klubový maratón. Na trati o délce 167 km. zvítězil Golombiowski. III. ročník závodu na Kunětickou horu se konal 27. dubna a časem 3:56,0 v něm zvítězil Veselý (Sparta Praha). Na místě druhém skončil Golombiowski. Závod se stal neúspěchem pro Machka, který vyjel z trati. Dalším smolařem závodu byl Pavlas, který nedokončil pro pád. 25. července se konalo mistrovství světa v Paříži s účastí závodníků z Čech. Bohužel byli všichni vyřazeni již v rozjížděkách, včetně pardubického Machka. 30. srpna se na pardubické dráze již tradičně konalo mistrovství ČSR na 50 km.. Závodu se zúčastnilo 24 startujících a přihlíželo přes dva tisíce diváků. Na prvním místě se k radosti domácích umístil Machek v čase 1:21:29,2. Na druhém místě pak dokončil Jan Veselý (AC Sparta Praha) a na třetím Brunner (KC Vpřed). Úspěch domácích pak dovršil čtvrtým místem Golombiowski. 13. září byl Machek spolu s Čapkem součástí družstva ČSR na mezistátním utkání v Polsku. Spolu



s Cihlářem a Štěpánkem se jim podařilo v Lodži porazit družstvo Polska 68 : 58. Toto vítězství pak dokonce obhájili i později na závodech v Krakově. 5. října se konala třetí Velká cena města Pardubic na 50 km.. V ní zvítězil Francouz Lamers. Na druhém místě dokončil Cihlář (VSK) a na třetím Čapek (Slavie). Václav Machek se závodu nezúčastnil. Na podzim tohoto roku nastoupil vojenskou povinnost v pardubických kasárnách na Hůrkách.

V roce 1948 se stal mistrem ČSR v jízdě do vrchu Golombiowski. Na mistrovství ČSR na 50 km. zvítězil Košta (Sokol Pražský) časem 1:18:04,8. Druhý skončil Vaněk (Sparta Bubeneč) a třetí Tomeš (Botostroj Baťov). Na pátém místě pak závod dokončil Golombiowski. Mladší z bratrů Machkových, Karel, zvítězil v dorosteneckém mistrovství ČSR na klasickém kilometru. V tomto roce se na pardubické dráze konalo mnoho závodů, i za umělého osvětlení. Souboje Machka a Cihláře přiváděly na stadion spoustu diváků a cyklistika tak získávala na popularitě. V. Machek se stal také mistrem ČSR ve sprintu, když se mu podařilo porazit Cihláře. Na třetím místě pak dokončil Košta. První pardubickou mistryní se stala na dráze v Ostravě Olga Neschová. V závodě na 15 kol získala 12 bodů a zvítězila v čase 58:22,6 a porazila tak druhou Tomešovou (Mladá Boleslav). Neschová se později provdala za bratra pardubického závodníka Puklického a v letech následujících byla jednou z nejvýraznějších postav české ženské cyklistiky.



Obr.10.: Jeden z mnoha vítězných závodů Václava Machka.

V roce 1949 Pardubice již tradičně uspořádali mistrovství ČSR na 50 km. trati. V závodě zvítězil V. Machek. Dosáhl čas 1:18:04,8. Na druhém místě skončil jeho věčný soupeř Cihlář. Další pořadí závodu pak bylo následující: na místě třetím Čapek, na místě čtvrtém Košta a na místě pátém pak dojel bratr vítěze Karel Machek. 18. září se konalo mezistátní utkání ČSR-Polsko. První den se jel na dráze v Praze a druhý den se utkání přesunulo na dráhu do Pardubic. Družstvo ČSR tvořil V. Machek, Košta, Perič a Kolegar. ČSR v tomto utkání zvítězilo 14 : 8. Na domácí půdě, v druhý den závodu, porazil V. Machek nejlepšího závodníka Polska Kupczaka. V. Machek se stal opět mistrem ČSR ve sprintu, když porazil Cihláře a na třetím místě Čapka.

Od roku 1950 je cyklistika v Pardubicích zastřešena mimo již stávající kluby také Sokolem. Ten v dubnu uspořádal IV. ročník závodu do vrchu na Kunětickou horu. Časem 4:14,2 vyhrál V. Machek reprezentující ČSSZ Pardubice. Druhé místo pak obsadil Golombiowski, reprezentující VSJ Kněžná. Golombiowski se stal také v roce 1950 přeborníkem kraje v silničním závodě jednotlivců. Václav Machek vyhrává

Velkou cenu Framar v Praze. V tomto roce také obhájí mistrovský titul na dráze. Poráží Cihláře a na třetím místě Koštu. Za účasti pardubických závodníků se koná mnoho meziměstských i mezistátních utkání. Na silnici se začíná prosazovat Josef Křivka, který je později členem družstva ČSR na populárním Závodě Míru. V tomto roce se v Pardubicích konala také celostátní škola pro trenéry. „*V témž roce byla v Pardubicích uspořádána první celostátní škola pro trenéry, zárodek pozdější tříleté trenérské školy. Přes třicet účastníků z celého Československa se tři týdny seznamovalo jak teoreticky, tak prakticky se vším, co se v té době o závodní cyklistice vědělo. Pardubický kurs vedl Jaroslav Cihlář; ten se mimo jiné zasloužil o vydání první teoretické publikace názvem Závodní cyklistika, první z řad odborných textů věnovaných cyklistice.*“ (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).

V roce 1951 vytvořil V. Machek spolu s Golombiowskim tandem a stali se držitelem českého rekordu na 1 km. s pevným startem. Ten měl hodnotu 1:09,0. Při velké ceně města Pardubic se konalo neoficiální mistrovství Čech na 1 hodinu v jízdě za motorovými vodiči. Neoficiálním mistrem se stal Vladimír Růžička, když se mu podařilo za vodičem Valentou ujet 52,222 km.. Z pardubických závodníků ještě v tomto závodě vynikl Golombiowski. Spolu s vodičem Sulanským obsadil 4. místo. Václav Machek se také zúčastnil mezistátního utkání v Rumunsku. Spolu s Cihlářem, Štěpánkem, Veselým a Foučkem Rumunsko porazili.

10. února 1952 se koná mezinárodní utkání s NDR na berlínské kryté dráze. Velkou nevýhodou pro české družstvo ve složení Machek, Cihlář, Košta, Čapek, Fouček a Poživil byla specifická délka berlínské dráhy. Ovál měřil pouze 172 metrů a měl i nezvykle klopené zatáčky. České družstvo podlehl těsně 5 : 6. V tomto roce se také Machek účastní Olympijských her v Helsinkách. Ve sprintu obsazuje 16. místo.



	PAYS/COUNTRY	Tchécoslovaquie
	NOM DE FAMILLE/ SURNAME	M a c h e k
	PRENOMS/ GIVEN NAMES	Václav
	NE(E) LE/DATE OF BIRTH	27.12.1925
	NE(E) A/PLACE OF BIRTH	Máteřov
	RUE/STREET	
	ADRESSE ADDRESS	
	LIEU/TOWN	Pardubice
	PROFESSION	Employé
	NATIONALITE NATIONALITY	Tchécoslovaque
(Signature)		LE COMITE OLYMPIQUE NATIONAL DE Tchécoslovaquie (Nom du pays)
QUALITE POSITION		certifie que les renseignements donnés par cette carte d'identité sont exacts, et que la photographie est celle du porteur qui va à Helsinki pour les XVes Jeux Olympiques comme visiteur non-immigrant dans la qualité indiquée ci-contre.
Compétiteur		THE NATIONAL OLYMPIC COMMITTEE OF (Name of Country)
XV <sup>e</sup> OLYMPIADE HELSINKI 1952 COMITE ORGANISATEUR	PYORAILY XV OLYMPIAD HELSINKI 1952 ORGANISING COMMITTEE	certifies that the information contained herein is true and that the photograph is a true likeness of the owner of this identity card who is travelling to Helsinki, Finland, as a non-immigrant temporary visitor to attend the Games of the XV Olympiad in the capacity stated herein.
 PRESIDENT	 SECRETAIRE GENERAL SECRETARY GENERAL	 PRESIDENT  SECRETAIRE SECRETARY

Obr. 11.: Identifikační karta Václava Machka z OH 1952 v Helsinkách.

V roce 1953 se v Pardubicích konaly kontrolní závody před mezistátním utkáním s NDR. Ve sprintu zvítězil Košta. Druhý byl Fouček a na třetím místě se umístil V. Machek startující za Tatran Pardubice. V mistrovství Čech na 1 km. s pevným startem zvítězil Venclovský (Tatran) časem 1:08,6. Venclovskému se podařilo vyhrát i závod na 4 km. s pevným startem když jako vítěz dosáhl času 4:12,0. Za velké divácké účasti se konalo mistrovství ČSR ve stíhacím závodě. Titul se stal kořistí Cihláře. Ve vylučovacím závodě zvítězil pardubický Venclovský a z dorostenců se na druhém místě umístil Řehounek. V závodě dvojic na 80 kol zvítězil Venclovský spolu s Burešem (Rybitví). V. Machek se také dostal v tomto roce do nominace na MS v Kolíně n.R. Velkou popularitu si získaly závody za motorovým vodičem. 24. července se konal závod na 40 km.. V něm zvítězil v čase 39:30,0 Venclovský (Tatran). Závodní pole vodil Neuman. V závodě žen na 1 km. s pevným startem zvítězila Bečková (Tatran) časem 1:45,6. V omniu dorostenců zvítězil Řehounek (Jiskra Semtín). Karel Machek se stal mistrem ČSR ve sprintu. V tomto roce se konal mimo jiné také Světový festival mládeže v Bukurešti. Z pardubických závodníků se zúčastnili bratři Machkové. Oba postoupili mezi nejlepších osm. V. Machek se umístil jako nejlepší na třetím místě, když porazil v poslední jízdě mistra světa v rychlobruslení, Rusa Grišina.

V roce 1954 se V. Machek umísťuje na druhém místě na mistrovství ČSR ve sprintu. Poráží ho Fouček a na třetím místě končí Mašek. První místo se mu podaří získat na závodech 14. července v Moskvě, kde ve finálové jízdě poráží časem 12,0 Vargaškina. Na MS v Kolíně n.R. se umísťuje v rozjíždě s Vargaškinem a Hjorboltem na druhém místě. V opravné jízdě pak poráží Francouze Veddeuna. Bohužel v další jízdě je již definitivně vyřazen Italem Ognou a končí na 8. místě. Co se týče závodů na silnici tak v tomto roce se nejlepší z pardubických závodníků Josef Křivka umísťuje druhý na závodě Kolem Slovenska.

15. února 1955 se koná opět mezistátní utkání na dráze v Berlíně. Opět se projevila absence kryté dráhy v Čechách. Za účasti družstev z NDR, Dánska, Švýcarska a Čech obsadilo naše družstvo poslední místo. V mistrovství ČSR na klasickém kilometru, konaném na Pardubické dráze se na prvním místě umístil V. Machek. Od 31. srpna se konalo mistrovství světa v Itálii na dráze Vigorelli. Bohužel pro českou cyklistiku zde tragicky zahynul po smrtelném pádu při rozjíždění ing. Jiří Mašek. V. Machek byl vyřazen v rozjíždě Australanem Coxem.

V roce 1956 vzniká nový tandem V. Machek- L. Fouček. Spolu odjíždějí na dvouměsíční trénink do Itálie na dráhu Vigorelli, kde ve sprintu zajíždějí čas 10,2. Při



kvalifikaci na Olympijské hry však prohrávají s tandemem Itálie ve složení Ogn-Pinarello. Tato porážka nejdříve způsobila rozkol, později se však nominace podařila. Na Olympijských hrách nejdřív prohrávají s tandemem Francie (Vidal-Gruchet). V opravné jízdě se jim však podaří senzačně porazit Austrálii. Druhý den porázejí Nový Zéland. Do semifinále tak postoupili spolu s tandemy z Anglie, Itálie a Austrálie. Nejprve nastupují proti Angličanům (Brotherton-Thompson) a vítězí. Ve finále bohužel prohrávají s Austrálií (Browne-Marchat) a získávají tak stříbrnou medaili.

Rok 1957 znamená úspěch hlavně pro Josefa Křivku, který vyhrává populární silniční závod Praha-Karlovy Vary.

*„Těžiště zájmu závodníků i činovníků se v této době přesunulo z dráhy na silnici. Jen díky věrnosti některých obětavých funkcionářů a trenérů si dráhová cyklistika v tomto období udržela úroveň. Tento vývoj se negativně projevil tím, že se závodní cyklistika postupně oddělila od turistiky na kole. A postupné diferenciování jednotlivých odvětví cyklistiky až k oddělení výkonnostní cyklistiky od vrcholové rozvoji cyklistické turistiky neprospělo. Cyklistická turistika byla posléze organizačně připojena k odboru turistiky. Ustanovením Československého svazu tělesné výchovy v roce 1957 začíná nová vývojová etapa v životě naší cyklistiky předznamenaná ustanovením nových řídicích orgánů.“* (BAKALÁŘ, CIHLÁŘ, ČERNÝ, 1984).

Rok 1958 je poslední sezónou Václava Machka. Na mezistátním utkání ČSR-NDR v Lounech zajíždí nejlepší čas 11,7. V tomto roce také končí silničář Josef Křivka ve závodě kolem Slovenska opět na druhém místě.

V roce 1960 se Stal Venclovský po čtvrté mistrem ČSR v jízdě za motorovým vodičem. Na mistrovství ČSR v Lounech ujel za vodičem Golombiowskim v hodinovce 63.730 km.. V rámci mistrovství se jel také stíhací závod. V něm zvítězil v čase 5:18,6 Volf z Dukly Pardubice. Úspěšným závodníkem šedesátých let byl pro Pardubice Bureš. Na mezinárodní Velké ceně Drážďan se mu podařilo ve sprintu zvítězit. Porazil Stockera a Petera z NDR a na čtvrtém Molnára z Dukly Pardubice. Na mistrovství ČSR v Praze ve Strašnicích skončil tandem Řehounek – Sumek na čtvrtém místě. V závodě na 50 km. za motorovým vodičem se podařilo Venclovskému zajet český rekord. Závod mu vodil opět Golombiowski a rekord činil 43:47,6. V hodinovce se pak Venclovskému podařilo zajet 68.823,6 km.. Ve Chvaleticích se konal 16.července čtvrtý ročník závodu na 38 km.. V čase 58:02 se stal vítězem Jan Malínek startující za VCHZ. Úspěšným s hlediska pardubických reprezentantů se stal také memoriál ing. Maška na dráze v Brně. 5. ročník se konal za mezinárodní účasti. Ve sprintu dokončil

pardubický Bureš na 4. místě, když zvítězil Belgičan Lamprechts.. V závodě za motorovým vodičem na 60 kol se na druhém místě za vítězným Páralem z Favoritu Brno umístil pardubický Venclovský. Ve sprintu triumfoval Volf z Dukly Pardubice. V Lysé n.L. na mistrovství republiky v časovce jednotlivců se umístil nejlépe z pardubických závodníků Josef Křivka na 8. místě. Na mezinárodním závodě, který se konal 23. září triumfovali prakticky pouze závodníci Pardubic. Sprint vyhrál Sumec, druhý skončil Buriánek a na třetím místě pak Dohnal (všichni Dukla Pardubice). V závodě na 30 km. za motorovými vodiči pak triumfoval v čase 27:34,3 Venclovský a konečně v bodovacím závodě na 15 km. vyhrál Daler a za ním se umístil Volf a Duchoň (všichni Dukla Pardubice). Na mezinárodním závodě v Brně zvítězil Daler v závodě o prvenství na pásce. Na mezinárodních závodech v Lounech obsadil Bureš 4. místo ve sprintu. Vítězem se stal Holanďan Van de Touwe. Venclovský zvítězil v závodě za vodičem na 40 i 60 kol. V závodě dvojic na 200 kol na Velké ceně Velamosu v Brně zvítězil Duchoň s Volfem (Dukla Pardubice) a v závodě za motorovým vodičem na 100 kol Venclovský. V silničním závodě Praha-Karlovy Vary bohužel vzdal pro pád Křivka. Na XII. mezinárodním závodě na dráze v Lipsku vyhrál v závodě za vodičem Venclovský když porazil jak v jízdě na 20 tak na 25 km. Schindlera z NDR. V omniu zvítězil Peter, druhé místo vybojoval Simon (oba NDR) a na místě třetím dokončil Bureš.

Rok 1961 byl pro pardubickou cyklistiku velice úspěšný. V pardubické Dukle byla soustředěna prakticky česká špička závodníků na dráze. V mistrovství ČSR ve sprintu zvítězil Molnár, ve stíhacím závodě Volf. Na mezinárodním trojboji v Praze ve Strašnicích ve sprintu opět vyhrál Volf. V závodě za motorovým vodičem na 100 kol nenašel přemožitele Venclovský a zvítězil časem 36:38,4. Sprint vyhrál Novák ze Žižkova. Na druhém místě skončil Staněk a třetí závod dokončil Kratina (Dukla Pardubice). Na mezinárodním závodě v Brně v omniu porazil pardubického Staňka a Kratinu pouze Rus Bodnieks. V bodovacím závodě na 100 kol pak zvítězil Volf, druhý byl Jursa a třetí Daler (Dukla Pardubice). V závodě na dvakrát 50 kol za motorovým vodičem zvítězil Venclovský. Vodičem mu byl zkušený Golombiowski. 25. května se konaly závody na dráze v Pardubicích. Ve sprintu vyhrál časem 11,8 Molnár (Dukla Pardubice). Ve stíhacím závodě družstev triumfovalo družstvo Dukly Pardubice ve složení Duchoň, Volf, Der a Dohnal v čase 4:51,0. A nakonec v závodě za motorovým vodičem se již tradičně podařilo zvítězit Venclovskému. Na druhém místě pak skončil J. Klabeneš ze Sezemic. 1. června se konal další z mezinárodních závodů na dráze



v Pardubicích. Ve sprintu zvítězil Molnár časem 11,7. Ve stíhacím závodě družstev vyhrála domácí Dukla. V bodovacím závodě porazil Volf dvojici Poláků Josefowicze a Bonese. V závodě za vodičem bylo pořadí totožné se závodem předchozím. S vodičem Golombiowskim vyhrál Venclovský a s vodičem Kosinou obsadil Klabeneš druhé místo. 11. června se konal závod za motorovým vodičem na čtyři kola. V něm zvítězil opět Venclovský. V závodě dosáhl průměrné rychlosti 71.218 km./hod. a vyhrál časem 44:12.. Na mistrovství ČSR na dráze v Plzni zvítězilo družstvo pardubické Dukly ve stíhacím závodě družstev. Družstvo startovalo ve složení: Volf, Duchoň, Daler, Jindra. Vítězný čas byl 4:41,3. Na mistrovství ČSR za motorovým vodičem na dráze v Brně skončil Venclovský nešťastně na třetím místě poté, co ho v závodě postihl dvakrát defekt. Na mezinárodním utkání ČSR- NDR- Polsko v Plzni v závodě na 1 km. s pevným startem zvítězil Staněk(Dukla Pardubice) časem 1:11,4 a ve stíhacím závodě jednotlivců Daler časem 5:11,6. V rámci tohoto závodu se podařilo Venclovskému překonat český rekord v jízdě za vodičem. 50 km. překonal v čase 42:20,5 a za hodinu dosáhl vzdálenosti 70.586 km.. Bohužel pro Venclovského se na mistrovství světa ve švýcarském Curychu nepodařilo obstarat motocykly pro jízdu za motorovým vodičem. Do závodu tak nastoupili pouze stíhači. Volf zajel v rozjížděce čas 5:05,9 a Duchoň 5:05,3. Bohužel tyto časy na postup z rozjížděk nestačili.

29. července oznámil Stanislav Venclovský v dopise, že zanechává své závodní činnosti. Později však své rozhodnutí změnil a k závodům tandemů se zase vrátil.

V červnu roku 1962 se konalo utkání Pardubice-Brno. Za účasti 2000 diváků se nejprve konal závod ve sprintu. V něm se na prvních dvou místech umístili závodníci z Dukly Pardubice Bureš a Praveček. V závodě na 1 km. s pevným startem zvítězil Paar z Brna. Na třetím místě skončil pak pardubický Štark.. Ve stíhacím závodě na 4 km. vyhrál časem 5:12,5 Duchoň (Dukla Pardubice). V závodě družstev pak vyhrálo kvarteto z Brna časem 4:47,0. Družstvo Dukly Pardubice zajelo čas 4:48,2. 16. června se na Pardubické dráze uskutečnilo mezinárodní utkání mezi Duklou Pardubice a Vorvaerts Lipsko. Ve sprintu zvítězil Štark časem 11,9. Ve stíhacím závodě družstev Dukla Pardubice časem 4:48,2. V závodě bodovacím pak bylo pořadí následující. 1. Štark, 2. Kratina, 3. Daler. Na mistrovství ČSR v Plzni obsadili závodníci Pardubické Dukly opět několik prvních míst. Štark vyhrál časem 1:11,4 1 km. s pevným startem, stíhací závod jednotlivců vyhrál časem 5:07,3 Duchoň.

V padesátých letech dvacátého století se začíná prosazovat na Pardubické dráze jízda za motorovým vodičem. K průkopníkům této disciplíny patří Jaroslav

Golombiowski. Nejdříve se i on věnoval závodní činnosti. Spolu se svým vodičem Sulanským se zúčastnil mnoha závodů. Později vodičské umění dovedl k dokonalosti. Nejdříve vytvořil závodní dvojici spolu s pardubickým silničářem Křivkou. Nakonec se však dal dohromady se Stanislavem Venclovským. Se svojí „rolnou“ byl nedílnou součástí úspěchů Venclovského. Spolu vyhrávají celou řadu velkých cen, mezinárodních utkání a konečně také mistrovských titulů.

Významným zlomem z hlediska cyklistiky je pro Pardubice rok 1956. V tomto roce je do Pardubic dislokována armádní cyklistika. Pardubice se tak staly působištěm vojenské Dukly. To mělo bez pochyby za následek větší soustředění závodů na pardubické dráze. Její využívání se od vzniku v roce 1931 potýkalo s mnoha problémy a tak působení Dukly bylo spojeno s velkým očekáváním sportovní veřejnosti. Vedením pardubické Dukly byl pověřen úspěšný Václav Machek.. Nebyly to však jen vojáci a odchovanci klubů z jiných měst, kdo sbíral vavříny pro Pardubice. V padesátých a později šedesátých letech působila v Pardubicích celá řada vynikajících cyklistů.. byly to například Vladimír Bureš a Jaromír Řehounek. V roce 1958 vyhrává Řehounek titul mistra ČSR ve sprintu. Spolu s Burešem se mu podaří získat i titul v jízdě na tandemu. Dalším úspěšným závodníkem této doby je Karel Machek. Mladší bratr Václava Machka. V roce 1956 se pardubickému družstvu VCHZ podaří získat mistrovský titul v časovce družstev na 100 km. ve složení Drábek, Mrvík, Chod, Večeřa a Venclovský. Na úspěchy svého otce navázal také Roman Řehounek, který spolu s Vobořilem získá titul mistra světa na tandemech v Itálii a později v USA.

Významnou součástí cyklistického života v Pardubicích byly dojezdy populárního Závodu Míru. Nejdříve se dojíždělo na dráze letního stadionu a později na dráze stadionu Rudé hvězdy na Dukle. Pardubice hostili do roku 1970 Závod Míru celkem šestkrát. Z českých cyklistů jsou na pomníku na nábřeží Závodu Míru zapsáni vítězové z let 1949- Jan Veselý, 1950- Vlastimil Růžička. Prvním rokem, kdy cyklisté zavítali do Pardubic jako do etapového města byl rok 1948. V následujícím přehledu uvádím jednotlivé ročníky, ve kterých Pardubice hostily cíl jednotlivých etap Závodu Míru spolu s místem startu, délkou etapy, jejím vítězem a časem, kterého v etapě dosáhl.

1948 Praha - Pardubice	127km Poredsky(JUG) 3:25:57
1949 Praha – Pardubice	144km Veselý(ČSR) 4:05:40
1950 Brno – Pardubice	147km Růžička(ČSR) 3:34:35

1954	Děčín – Pardubice	186km Królak(POL)	4:58:12
1964	Liberec – Pardubice	189km Gazda(POL)	4:51:37
1965	Chlumec n.C. – Pardubice	54km Zielinski(POL)	1:15:49 (časovka jednotlivců)

Z vojáků, kteří dobývali slávu pro Pardubice je nutné připomenout jména reprezentantů Miklušiči, Škvareniny, Stanka, Kučírka, Vačkáře, Jelínka, Řezáče, Vymazala, Duchoně, Dalera atd.. Do Pardubic ve své době rukovali ti nejlepší čeští cyklisté. Titul mistrů světa vybojují v barvách Dukly Pardubice Vladimír Vačkář a Miroslav Vymazal na tandemu v roce 1973.

Éra Dukly končí v sedmdesátých letech. Většina důležitých závodů se konala na dráze v Praze. Technický stav pardubické dráhy začal být pomalu neúnosný. Jednotlivá pole se začínají pomalu propadat a povrch se stává kluzkým. Jaroslav Golombiowski se několika pokusy snaží přičinit o opravu dráhy. Bohužel se mu to nepodaří a dráha od konce sedmdesátých let přestala být využívána. Konec pardubické dráhy je také příčinou ochabnutí závodní činnosti. Rychlostní cyklistika v Pardubicích upadá.

## 7.4. HISTORIE CYKLISTIKY V HOLICÍCH

První zmínky o holické cyklistice nalezneme v působení tělocvičné jednoty Sokol, která v Holicích vznikla na sklonku roku 1870. O šest let později jednota zakoupila první spolkový velocipéd . Šlo o kolo s vyšším předním kolem a železnými ráfky. Byl to první impuls pro rozvoj cyklistiky. *„Krkolomný sport na vysokém kole našel jen jednoho následovníka, až v roce 1891 objevuje se zde první pneumatické kolo. Sport tento zlevněním kol rozšířil se tak rychle, že se stal všeobecně užívaným dopravním prostředkem.“*(KMENT, 1910).

Skutečností zůstává, že dne 12. května 1898 byl založen Klub českých velocipedistů v Holicích. Nový klub zahájil činnost pod vedením předsedy Adolfa Haase, první klubová místnost se nacházela v hotelu „U krále Jiřího“, později se spolková činnost přenesla do restaurace „Na špici“.

Nadšení pro nový sport bylo velké jak mezi aktivními účastníky, tak mezi funkcionáři, v jejichž řadách figurovali nejznámější osobnosti veřejného života ve městě. Činnost klubu se projevovala nejen výlety, místními závody, společenskými akcemi ale také soutěžemi závodních jezdců. Do první světové války patřili k nejúspěšnějším jezdcům Čeněk Mládek, Karel Richter a Josef Hežek. Po válce klub opět velmi rychle ožil a nebylo snad jediného závodu v Čechách, kterého by se holičtí cyklisté nezúčastnili.

Na listinách vítězů se objevovala jména jako Antonín Kábrt, Karel Dudych, František Štrych, Josef Janáček, Josef Kaplan. Jezdec Václav Václavek vyhrál svoji kategorii v závodě Praha-Karlovy Vary-Praha, Jaroslav Krátký zde zvítězil dvakrát a navíc v roce 1926 obsadil ve své kategorii druhé místo v mezinárodním závodě Vídeň-Praha.

Klub oslavil 30. výročí založení v červnu 1928 župním silničním závodem a součástí jubilea byl sjezd Východočeské župy cyklistické. Holická cyklistika pokračovala ve svém rozmachu i před druhou světovou válkou, kdy klub vedl náčelník Jaroslav Krátký. V těchto letech se závodní družstvo bez trofejí snad nevracelo. Jezdci Chaloupka, Richter, Folpert, Kmošek, Vlasák a další vyhrávali mistrovství Moravy, bezpočet regionálních závodů a stali se exmistry Východních Čech. V pořadí úspěšnosti klubu v českých zemích figurovaly na 4. místě.

Po německé okupaci v roce 1939 se narušila sportovní a společenská činnost klubu. Řada členů byla v dalších letech poslána na práci do Německa. V roce 1943 byla dokončena na stadionu SK Slavoj za vydatné pomoci továrníka Hendrycha škvárová dráha, která sloužila až do začátku 50. let k pořádání významných cyklistických závodů. Divácký zájem v těchto letech byl obrovský, což dokumentuje divácký rekord – více jak 4 tisíce návštěvníků. V květnových dnech roku 1945 se řada členů podílela na ozbrojeném odporu proti německé armádě.

Po osvobození se rozběhl bohatý klubový program. Vedle závodů na dráze Slavoje byl uspořádán na podzim roku 1945 první silniční závod „O štít města Holic“, který pak měl své pokračování v následujících letech. V této době nastal největší rozmach KČV Holice. Na závody se každou neděli vydalo kolem padesáti závodníků. Řadu z nich objevil pro cyklistiku náčelník klubu Jaroslav Krátký. Po něm převzal tuto funkci Antonín Chaloupka, který později předsedal z kola na motorky. Úspěšnou sportovní činnost v této době ukončili Vlasák, Kozáček, Richter, Folprecht, Kmošek, Kalhus, Kaufman, Marejk, Vohralík, Loskot, Kratochvíl a Štefec. O slovo se však hlásili další nadšenci. K nejúspěšnějším patřil Oldřich Mládek, který startoval v roce 1949 ve II. ročníku Závodu Míru z Prahy do Varšavy. Holičtí cyklisté pravidelně vítězili na přeborech Východočeského kraje v závodě jednotlivců i družstev, startovali v etapových a mezinárodních závodech. Úspěšně si vedl zejména Rázek, Křivka a Motyčka. Nelze zapomenout ani na další závodníky – Syrového, Bukače, Hájka, Nováka, Vencla a další borce. Významné postavení zaujímal také krasojízda. Závodníci a závodnice Oldřich Richter, Kaufman, sestry Danešovi, Velínská, Rázková a další získali řadu ocenění na akademiích a veřejných vystoupeních.

*„ Na slavnostní schůzi k 50. jubileu, konané dne 16.5. 1948, tehdejší předseda Východočeské župy cyklistiky Józsa Hefleiš vystoupil s se svým projevem: „ S obdivem a uznáním hledíme na záslužnou činnost a výsledky klubu, který je šestým v celostátním hodnocení. Kromě závodní cyklistiky nezapomínáte na cykloturistiku, kolovou a krasojízdu a propagujete i novou soutěžní disciplínu – cyklokros. V počtu členů Vás předčí z venkovských klubů pouze KČV Prostějov“. “ ( MOTYČKA, 1998).*

Další rozvoj klubu ovlivnil vývoj politické situace v roce 1948. Akční výbor Národní fronty odvolal z vedení klubu řadu obětavých činovníků, kteří nevyhovovali novému režimu. Přes tyto změny činnost pokračovala pod vedením Antonína Daneše, který převzal štafetu v čele klubu a to na dvě desetiletí. Po roce 1952 odešla z Holic řada předních jezdců, kteří zamířili do Pardubic, jako např. Mládek, Motyčka, Rázek,

Křivka a Hanzl. Zejména poslední dva jmenovaní dosáhli v jiných klubech významných úspěchů a to i v reprezentaci. Mistrovské tituly ve sprintu a závodech tandemů získal v r. 1958 Řehounek a v cyklokrosu v r. 1966 Hanzl. Předčasný skon Josefa Křivky si cyklisté připomínají již po desítky let jeho memoriálem v Pardubicích.

V roce 1958 bylo Klubu českých velocipedistů 60. roků. Na počest tohoto výročí byl uspořádán mistrovský silniční závod ČSR s účastí 300 závodníků. Poté byl klub začleněn do TJ Jiskra jako oddíl cyklistiky. Zároveň začala nová éra cyklistiky, která se vyznačovala skrytou profesionalizací závodníků i závodnického zázemí. Počet holických závodníků zúčastňujících se silničních závodů oslábl, naopak se výrazně rozvinula nová disciplína – cyklokros. V něm měl klub řadu významných závodníků, jako byli Hanzl a Kulhavý, který se stal také mistrem republiky v družstvech. Přicházeli další cyklisté: bratři Šimkové, Zahálka, Synek, Záleský, Václav a další. Protože závodní cyklistika nebyl už jen koníček ale řemeslo, začalo se nedostávat finančních prostředků. Už nestačilo jen jedno kolo na všechno, ale závodník musel mít kol několik, jinak se nemohl řadit mezi ty nejlepší. Tělovýchovná jednota a oddíl neoplývaly finančními prostředky, a tak docházelo k tomu, že dobří dorostenci začali odcházet k majetnějším oddílům. Byli to například Zahálka, Šimek, Záleský, Sluhovský, kteří v nových oddílech dosáhli významných výsledků na republikové úrovni i v reprezentaci naší republiky. V šedesátých letech bylo pod vedením předsedy oddílu Antonína Daneše uspořádáno množství závodů jak na silnici tak v cyklokrosu. V Holicích započala tradice Memoriálu Jarky Krátkého, který byl později pořádán v jeho bydlišti Sezemicích. Vyhledávaná cyklisty i diváky byla cyklistická kritéria s cílem před kulturním domem.

Cyklisté kteří zůstali věrni Holicím, jezdili turistické výlety, dálkové akce. Věnovali se i výchově nových cyklistů, kterých měl oddíl v této době dostatek. Z mládeže se podařilo vychovat několik nadějí pro cyklistiku jako například Synek ml., Roček, Valenta, Šimek a další. Finanční potíže je však většinou odvedli do jiných klubů. Starší se vrhli na cykloturistiku, kterou klub hojně provozuje dodnes. Mezi cyklisty se staly pojmem akce jako „Tour de Šerlich“, „Orlické kolo“ a další. Některé akce jsou tak populární, že se každý rok opakují se zvýšeným počtem účastníků. Od šedesátých let oddíl organizuje letní týdenní akce v tuzemsku i zahraničí. V posledních letech prožívá nezávodní cyklistika svůj rozkvět, který se projevil nárůstem počtu účastníků na akcích, pořádaných holickými cyklisty.

## 8. VÝSLEDKOVÁ ČÁST

### 8.1. MISTROVSTVÍ ČESKOSLOVENSKA V RYCHLOSTNÍ CYKLISTICE

#### SILNIČNÍ ZÁVODY

##### Silniční závod jednotlivců :

1954 1.m. Křivka Josef (ÚDA Praha)

1955 2.m. Křivka Josef

1957 2.m. Křivka Josef

1958 2.m. Křivka Josef

1962 2.m. Křivka Josef

##### Silniční závod družstev :

1956 1.m. VCHZ Pardubice ( Drábek, Chod, Mrkvík, Večeřa, Venclovský)

#### DRÁHOVÉ DISCIPLÍNY

##### Sprint:

1933 1.m. Florian František (SK Pardubice)

1945 1.m. Machek Václav (Veloclub Pardubice)

1946 2.m. Machek Václav (Veloclub Pardubice)

1947 2.m. Machek Václav (Veloclub Pardubice)

1948 1.m. Machek Václav (MZK Pradubice)

1949 1.m. Machek Václav (Velostadión Pardubice)

1950 1.m. Machek Václav (Velostadión Pardubice)

1953 1.m. Machek Karel (Velostadión Pardubice)

1954 2.m. Machek Václav (Spartak Tesla Pardubice)

1955 1.m. Machek Václav (Spartak Tesla Pardubice)



1957 1.m. Fouček Ladislav ( Dukla Pardubice)

1958 1.m. Řehounek Jaromír ( Jiskra Semtín)

#### Tandemy:

1958 1.m. Bureš Ladislav-Řehounek Jaromír (Jiskra Semtín)

1959 1.m. Miklušiča Juraj-Škvarenina Dušan (Dukla Pardubice)

#### Závod za motorovým vodičem:

1956 1.m Venclovský Stanislav ( Jiskra Semtín), vodič Kosina 50km/47:40

1957 3.m. Křivka Josef (Jiskra Semtín)

1958 1.m. Venclovský Stanislav ( Jiskra Semtín), vodič Kosina 50km 48:50

1960 1.m.Venclovský Stanislav 1hod/63,720, vodič Golombiowski

1961 3.m. Venclovský Stanislav, vodič Golombiowski

1962 1.m. Venclovský Stanislav 1hod/69,520, vodič Golombiowski

1964 3.m. Venclovský Stanislav

1965 2.m. Venclovský Stanislav

#### Stíhací závod jednotlivců:

1958 1.m. Duchoň Ferdinand (Dukla Pardubice)

1959 1.m. Duchoň Ferdinand (Dukla Pardubice)

#### Stíhací závod družstev na 4 kilometry:

1958 1.m. Dukla Pardubice (Černý, Duchoň, Jarošek, Jauering)

1961 1.m. Dukla Pardubice (Daler, Duchoň, Jindra, Volf)

1963 1.m. Dukla Pardubice (Kratina, Kříž, Řezáč, Šteiner)

1967 1.m. Dukla Pardubice (Jelínek, Krejčí, Puzrla, Řezáč)

1968 1.m. Dukla Pardubice (Enenkl, Kolář, Řezáč, Zyka)

1968 1.m. Dukla Pardubice (Enenkl, Kolář, Minár, Zyka)

#### Závod na 50 km:

1945 2.m. Machek Václav (Veloclub Pardubice)

1947 1.m. Machek Václav (Veloclub Pardubice)

1949 1.m. Machek Václav (Velostadión Pardubice)

## 11.2 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

br. – bratr

ČKV – Český klub velocipedistů

Č.Ú.J.V. – Česká ústřední jednota velocipedistů

l.s. – letmý start

M ČSR – Mistrovství Československé republiky

ME – mistrovství evropy

MS – mistrovství světa

OH – olympijské hry

p.s. – pevný start

SK – sportovní klub

TJ – tělovýchovná jednota

KC – klub cyklistiky

VCHZ – východočeské chemické závody